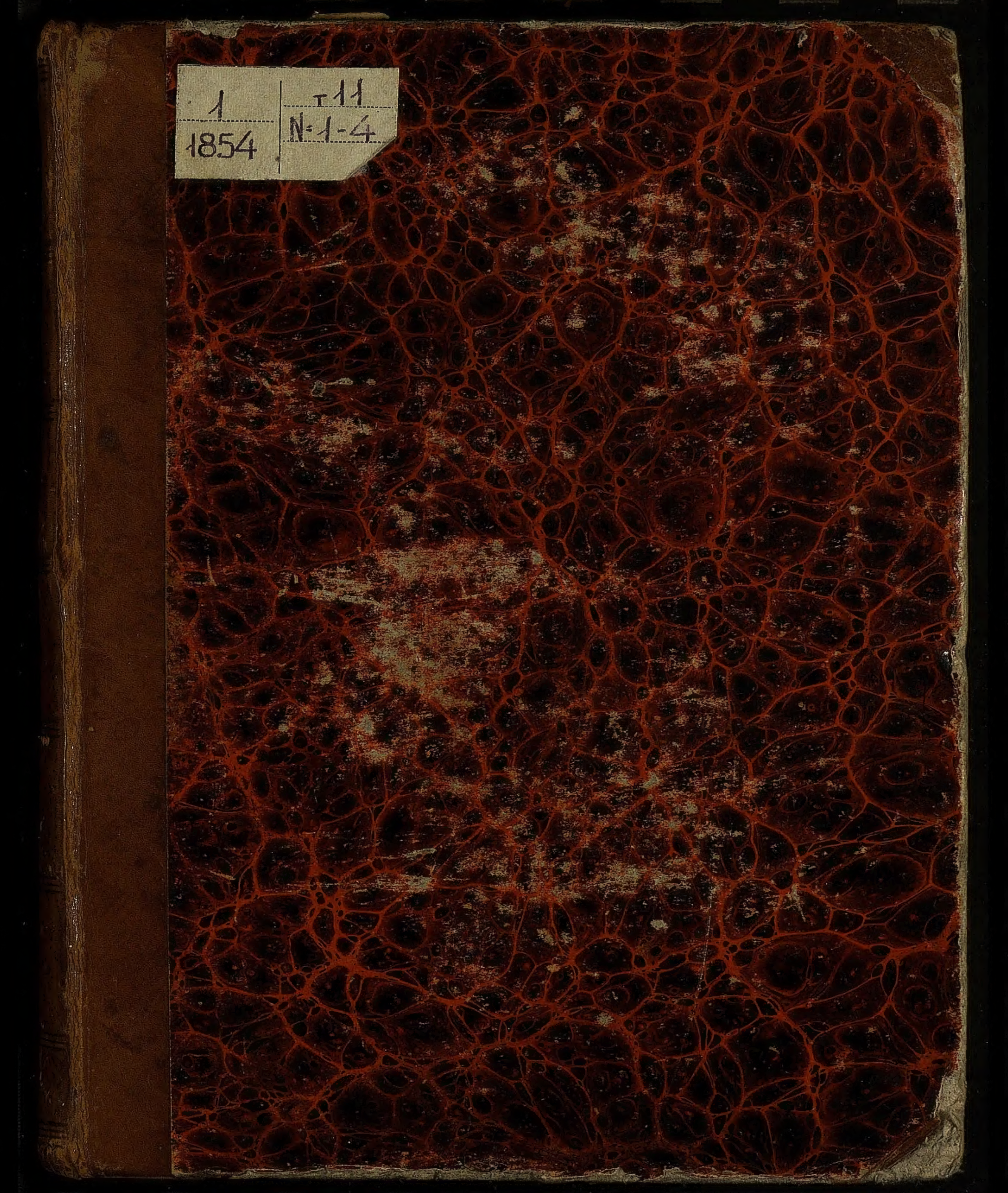
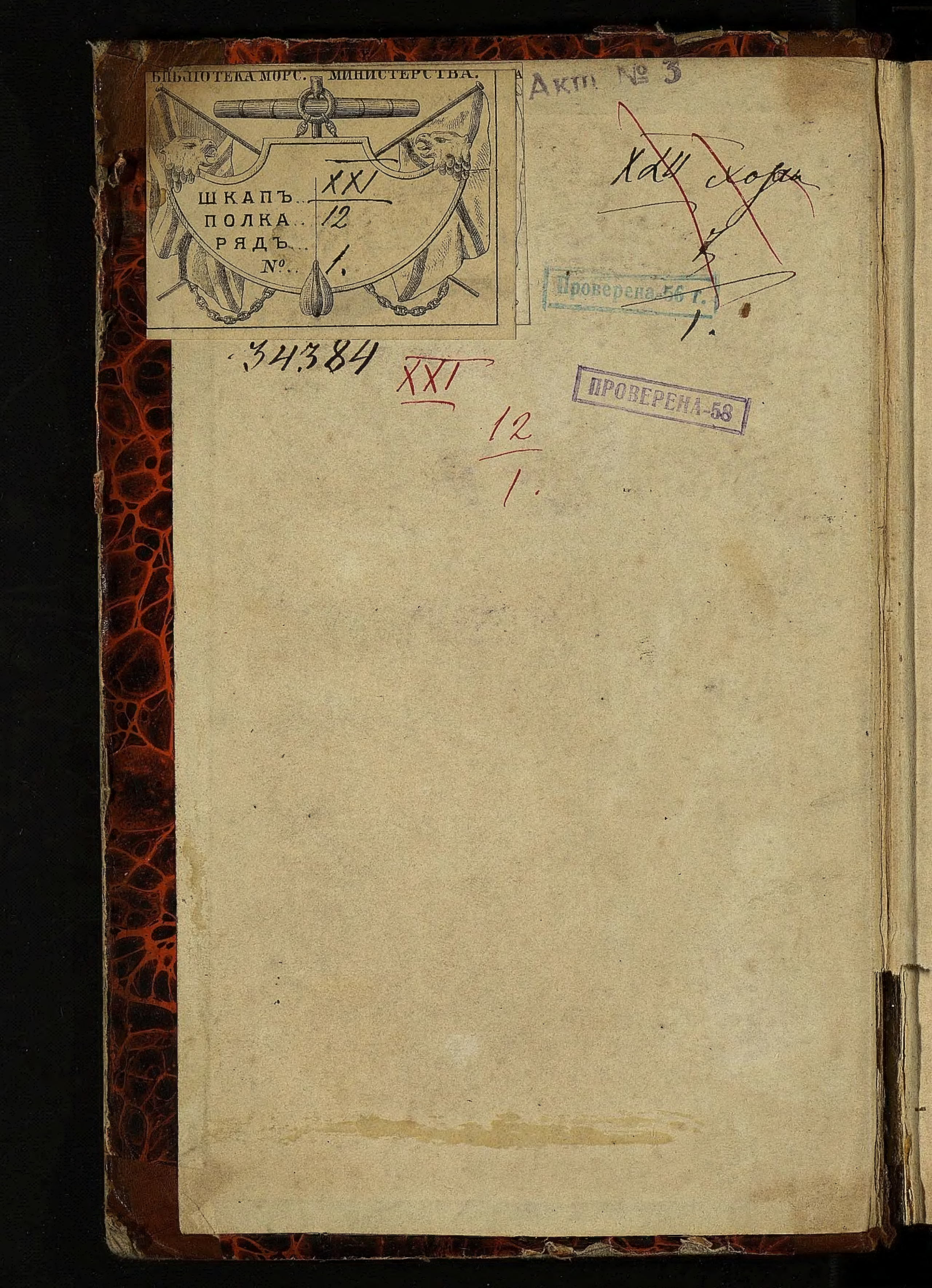

1
1854
т 11
N 1-4


БИБЛIОТЕКА МОРС. МИНИСТЕРСТВА.
ШКАПЪ XXI
ПОЛКА 12
РЯДЪ
№ 1.
Акт № 3
Проверена-56 г.
34384
XXI
ПРОВЕРЕНА-58
12
1.

МОРСКОЙ
СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ

МОРСКИМЪ УЧЕНЫМЪ КОМИТЕТОМЪ.

ТОМЪ XI.

№ 3.

МАРТЪ

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

Печатано въ типографіи Морскаго Кадетскаго Корпуса.

1854


БИБЛІОТЕКА МОР
ШКАПЪ
ПОЛКА
РЯДЪ
№.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

№ 3-го

I. ЧАСТЬ ОФФИЦІАЛЬНАЯ.

II. ЧАСТЬ УЧЕНО-ЛИТЕРАТУРНАЯ.

стр.

III. СМѢСЬ.

I.

ЧАСТЬ ОФФИЦІАЛЬНАЯ.

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ.

1. О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

Производятся: Въ Капитаны 2-го ранга: Капитанъ-Лейтенанты: Командующій фрегатомъ Паллада, Флигель-Адъютантъ Его Императорскаго Величества *Унковскій*, съ оставленіемъ при той же должности и званіи; 18-го фл. эк., *Пасьетъ*. Въ Подполковники: Корп. Мор. Арт. Капитанъ *Лосевъ*. Въ Штабсъ-Капитаны: Корп. Фл. Шт. Поручикъ *Поповъ* 1,—*всѣ трое за отличіе по службѣ*. (10 февраля). Въ Маіоры: 5-го Ласт. Эк. Капитанъ *Волоцкій*. Въ Подпоручики: Корп. Кораб. Инж. Прапорщики: *Васильевъ* и *Пименовъ*,—*за отличіе по службѣ*. (24 февраля). Въ Прапорщики: Корпуса Кор. Инж. Кондукторы: *Чикуровъ* (10 февр.), *Петровъ* 1, *Петровъ* 3 и *Александровъ*; послѣдніе трое съ состояніемъ по Адмиралтейству; Корп. Шт. Кондукторъ *Ромашкевичъ*, со старшинствомъ съ 30 сентября 1853 года; Кор. Инж. Мор. Ст. част. *Русаковъ*, въ Воен-



но-рабочую № 1-го роту, той же части (24 февраля); Флотс. экипажей: Боцмана: 12-го, *Крипицынъ*, съ состояніемъ по Адмиралтейству; 46-го, *Копарышкинъ*, въ 10-й Раб. экип.; 9-го, *Родіоновъ*, въ Морс. Арестантск. № 4-го роту (10 февраля),—*всѣ за выслугу лѣтъ и по экзамену.*

Назначаются: Флотс. экипажей, Командиры: Капитаны 1 ранга: 37-го, *Леонтьевъ*, командиромъ корабля Гавріилъ и 39-го, *Юрковскій*, Командиромъ корабля Святославъ (10 февраля); 45-го, Капит. 2 ранг. *Каландсъ*—Старшимъ Адъютантомъ Штаба Черноморскаго флота и портомъ. 4-го, Адъютантъ Начальника Главнаго Морскаго Штаба Его Императорскаго Величества, Капитанъ-Лейтенантъ *Юшковъ*—Адъютантомъ къ Его Императорскому Высочеству Великому Князю Константину Николаевичу. Лейтенанты: 23-го, Баронъ *Фонъ-деръ-Говенъ*—Адъютантомъ къ Главному Командиру Ревельскаго порта, Вице-Адмиралу Епанчину 2-му; 31-го, *Шестаковъ* 2, Адъютантомъ къ Начальнику Штаба Черноморскаго флота и портовъ, Генералъ-Адъютанту Корнилову 1-му; 18-го, Мичманъ *Розенмейеръ*, Адъютантомъ 3-й бригады 2-й флотск. дивизіи,—всѣ пятеро съ состояніемъ по флоту. (24 февраля).

Переводятся: 31-го, Кап.-Лейтен *Купреяновъ* 2, въ 33-й (24 февраля); 17-го фл. эк. Лейтенантъ *Каралловъ*, въ 47-й, съ производствомъ, (на основ. 15 прод. Т. III. ч. 2-я. Уст. служб. Прав. примѣч. 2-е къ ст. 1272-й), въ Капитанъ-Лейтенанты. (10 февраля). Лейтенанты: 27-го, *Шернкрейцъ* 2-й, въ 28-й; 3-го, *Киткинъ*, въ Гвардейскій; 1-го Учебнаго, *Ниценко*, во 2-й Флотскій экипажъ; 36-го, *Трофимовскій* 2-й, въ 43-й; 32-го, *Князь Максутовъ* 1-й, въ 31-й; 33-го, *Красовскій* 1-й, въ 34-й; 30-го, *Лазаревъ* 6-й, въ 31-й; 41-го, *Шостенко* 2-й, въ 40-й, *Кондогури* 3-й, въ 43-й; 40-го, *Ивановъ* 9-й, въ 43-й; 29-го, *Красовскій* 2-й, въ 45-й; 37-го, *Исаковъ* 3-й, въ

38-й; 29-го, *Минчіаки*, въ 45-й; 36-го, *Фонъ-деръ-Флисъ*, въ 43-й; 35-го, *Стронскій* 3-й, въ 38-й; 29-го, *Акимовъ*, въ 45-й; 37-го, *Фельдгаузенъ*, въ 38-й; 35-го: *Гедеоновъ* и *Захарьинъ*, оба въ 38-й; 33-го: *Чагинъ* и *Викорстъ*, въ 34-й; 42-го, *Годзевичъ* 1-й, въ 38-й. Мичманы: 23-го, *Барташевичъ* и 4-го, *Волковъ*; оба въ Гвардейскій экипажъ; 45-го, *Бардаки*, въ 35-й; 34-го, *Коцебу*, 3-й, въ 32-й; 30-го, *Артюковъ*, въ 33-й; 45-го, *Богдановичъ* 4-й, въ 35-й; 34-го, *Головнинъ* 5-й, въ 33-й; 30-го, *Кашневъ*, въ 36-й; 45-го, *Полочаниновъ*, въ 35-й; 30-го, *Збишевскій*, въ 35-й; *Манганари* въ 36-й. Корп. Фл. Шт. Поручикъ *Ивановъ* 4-й, въ 3-й Рабочій экипажъ, съ переименованіемъ въ Штабсъ-Капитаны. 2-го Ластоваго экипажа Подпоручикъ *Ефимовъ*, въ Ластовую полу-роту Гвардейскаго экипажа. (24 февраля).

Опредѣляются на службу: Уволенный изъ Лугской Инвалидн. Команды Капитаномъ, *Михау*, въ 1-й Ласт. эк Штабсъ-Капитаномъ. (10 февраля). Отставной Маіоръ *Артемьевъ*, въ Арсенальную № 3-го роту Корпуса Морской Артиллеріи, Капитаномъ. (24 февраля).

Увольняются отъ службы: за болѣзнію: 15-го Фл. эк. Мичманъ *Козляниновъ*. (10 февр.); Корп. Инж. Мор. Стр. части Капитанъ *Акутинъ*, Подполковникомъ, съ мундиромъ и пенсіономъ половиннаго жалованья. 4-го Флотскаго экипажа Лейтенантъ *Третьяковъ*, Капитанъ-Лейтенантомъ. (24 февраля).

Исключаются изъ списковъ: *умершіе*: 16-го Раб. эк. Штабсъ-Капитанъ *Кретилинъ*, отъ полученной, въ сраженіи противъ Турокъ, раны. Экипажмейстеръ Севастопольскаго порта, состоявшій по Адмиралт. Маіоръ *Арцыбашевъ* и Морс. Арастантск. № 4 роты Прапорщикъ *Михѣевъ*. (10 февраля). Ассесоръ военно-судной Коммисіи въ

*



Кронштадтѣ, состоявшій по Адмиралтейству Полковникъ *Соколовъ*; 11-го Флотскаго экипажа Лейтенантъ *Чечель*; Командиръ портовой № 2-го роты Капитанъ *Семеновъ* и 6-го Рабочаго экипажа Поручикъ *Павловъ*. (24 февраля).

2. О чинахъ гражданскихъ.

— Старшій Чиновникъ для особыхъ порученій при Начальникѣ Главнаго Морскаго Штаба Его Императорскаго Величества и состоящій при Его Императорскомъ Высочествѣ Великомъ Князѣ Константинѣ Николаевичѣ, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ *Головнинъ*, увольняется отъ должности Старшаго Чиновника для особыхъ порученій при Начальникѣ Главнаго Морскаго Штаба, съ оставленіемъ состоящимъ при Его Императорскомъ Высочествѣ Великомъ Князѣ Константинѣ Николаевичѣ и въ званіи Камергера. (24 февраля).

Производятся: Въ Коллежскіе Совѣтники: Помощникъ Главнаго Доктора Севастопольскаго Морскаго госпиталя, Надворный Совѣтникъ *Голубковъ*, со старшинствомъ съ 20 августа 1853 года. Старшій Бухгалтеръ Кораблестроительнаго департамента *Мишуринскій*, съ 25 сентября 1853 года. Учитель Черноморской Штурманской роты *Сапуновъ*, съ 21 декабря 1853 года. Старшій Чиновникъ для особыхъ порученій при Кораблестроит. департаментѣ *Повалишинъ*, съ 26 ноября 1853 года.—Въ Надворные Совѣтники: Старш. Чинов. для особыхъ порученій при Главномъ Командирѣ Черноморскаго флота и портовъ, *Зальсскій*, съ 16 іюня 1853 года. Секретарь Канцеляріи флота Генералъ-Интенданта *Өедоровскій*, съ 3 октября 1853 г.—Въ Коллежскіе Ассесоры: Изъ Титулярныхъ Совѣтниковъ: 39-го Фл. эк. Младшій врачъ *Ельфимовъ*. 11-го Рабоч. эк. Старш. врачъ *Мицкевичъ*. Севастопольскаго Морскаго госпиталя, Старш. Ординаторъ *Гиммельрейхъ*. Всѣ трое со старшинствомъ съ 18

сентября 1853 года. Учитель Морскаго Кадетскаго Корпуса *Рехенберхъ*, съ 10 января сего года. Столоначальники: Кораблестр. Экспед. Черноморск. Интендантс. *Орловскій*, съ 15 мая 1853 г. Канцеляріи Черноморск. Интендантс. *Артеменко*, съ 6 іюня 1853 г. Бухгалтеръ Хозяйств. Комитета Южн. Окр. Морск. Стр. части *Величко*, съ 31 августа 1853 г. Помощники Бухгалтеровъ: Кораблестр. департамента: *Войтовъ*, съ 29 іюня 1853 г. Кораблестр. и Учетнаго Комитета: *Фалѣевъ*, съ 28 февр. 1850 года. Коммисіонеръ департамента Корабельныхъ лѣсовъ *Обласовъ*, съ 23 ноября 1853 года. Исправл. должность Столонач. Артиллерійск. Экспедиц. Черноморск. Интендантства, Чиновникъ 9 кл. *Кулакъ*, съ 30 ноября 1853 года. (24 февраля).

Назначаются: Товарищъ Герольдмейстера Статскій Совѣтникъ *Рейтернъ*—Старшимъ Чиновникомъ для особыхъ порученій при Начальникѣ Главнаго Морскаго Штаба Его Императорскаго Величества. (24 февр.). Правитель Канцеляріи Министерства Юстиціи Коллежскій Совѣтникъ, въ званіи Каммеръ-Юнкера, *Мансуровъ*—Чиновникомъ для особыхъ порученій V класса при Морскомъ Министерствѣ, съ оставленіемъ въ званіи Каммеръ-Юнкера. (24 февраля).

Переводятся: Столоначальникъ Канцеляріи Николаевскаго и Севастопольскаго Военнаго Губернатора, Титулярный Совѣтникъ *Надхинъ*—Столоначальникомъ во Временную Экспедицію для рѣшенія дѣлъ бывшаго Черноморскаго департамента. (10 февраля).

Опредѣляются на службу: Младшими Ординаторами въ Госпитали: Отставной Штабъ-Лѣкарь, Надворный Совѣтникъ *Пацевичь*—въ Кронштадтскій. Окончившій курсъ наукъ въ Императорскомъ Дерптскомъ Университетѣ, Докторъ Медицины *Шредеръ*—въ Николаевскій. (24 февраля).

Увольняются отъ службы: Столоначальникъ



Временной Экспедиціи для рѣшенія дѣлъ бывшаго Черноморск. департам., 9 класса *Одарченко, по прошенію.* (10 февраля). Экзекуторъ и Казначей Хозяйствен. Комит Южнаго Округа Морск. Стр. части, 7 класса *Житковъ, по домашнимъ обстоятельствамъ,* съ мундиромъ. (24 февраля).

Исключаются изъ списковъ. *Умершіе:* Учитель Морск. Кадетск. Корп. Коллежск. Совѣтн. *Гостинопольскій;* Бухгалтеръ Гидрограф. департам. Надворн. Совѣтн. *Высочинъ;* 17-го фл. эк. Старш. врачъ Титулярн. Совѣтникъ *Андрѣевскій* и Канцелярск. Чиновникъ Управленія Черноморск. Адмиралтейскихъ селеній, Коллежск. Регистраторъ *Андреевъ.* (10 февраля). Столярный Мастеръ при Ширшемскомъ заводѣ, 13 класса *Ивановъ.* (24 февраля).

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.

— По засвидѣтельствованію Начальства объ отличной храбрости, оказанной въ дѣйствіяхъ отряда у восточнаго берега Чернаго моря, Всемилостивѣйше пожалованы въ 10-й день февраля сего года, Кавалерами орденовъ: Святаго и Равноапостольнаго Князя Владиміра третьей степени Контръ-Адмиралъ *Вукотичъ* 1-й. Того же ордена четвертой степени съ бантомъ: Капитанъ-Лейтенанты Флотскихъ экипажей: 29-го, Командиръ корвета Пиладъ, *Явленскій* и 34-го, Командиръ корвета Андромаха, *Стройниковъ* 1-й; 41 фл. экип. Лейтенантъ *Кондогури* 3-й, *за отличную храбрость,* оказанную въ сраженіи фрегата Флора съ тремя Турецкими пароходами 5 и 6-го ноября прошлаго года. Начальникъ Аянскаго порта, состоящій по флоту Капитанъ-Лейтенантъ *Кашеваровъ,* за отлично-усердную и ревностную службу Начальствомъ засвидѣтельствованную.

— По засвидѣтельствованію Начальства объ отличной храб-

рости, оказанной въ дѣйствіяхъ отряда у восточнаго берега Чернаго моря, Всемилостивѣйше пожалованы, въ 10 день февраля сего года, кавалерами ордена Святыя Анны: второй степени, Капитанъ-Лейтенанты флотскихъ экипажей: 40-го, Командиръ фрегата Мессемврія, *Сусловъ* и 29-го, Командиръ фрегата Сизополь *Бертье-Делагардъ*; того же ордена третьей степени съ бантомъ: Лейтенанты флотскихъ экипажей: 30-го *Лазаревъ* 6, 31-го *Шестаковъ* 3, 33-го *Свѣшниковъ* 2, 40-го *Шеваковъ* 2, и 41-го *Шостенко* 2.

— По засвидѣтельствованію Начальства объ отличной храбрости, оказанной въ сраженіи фрегата Флора съ тремя Турецкими пароходами 5-го и 6-го ноября 1853 года, Всемилостивѣйше пожалованы въ 10 день февраля сего года, Кавалерами ордена Святыя Анны: третьей степени съ бантомъ: Лейтенанты флотскихъ экипажей: 43-го *Шмидтъ* и 15-го *Бефани*, и Корпуса Морской Артиллеріи Поручикъ *Калинниковъ*. Того же ордена четвертой степени съ надписью за храбрость: Мичманы флотскихъ экипажей: 43-го *Азарьевъ*, *Бурцевъ* и 42-го *Лаухинъ*; Корпуса Флотскихъ Штурманцвъ: Поручикъ *Востриковъ* и Прапорщикъ *Семигановскій*.

— Государь Императоръ объявляетъ Монаршее Свое благоволеніе, Флотскихъ экипажей: 39-го, Старшему врачу, Надворному Совѣтнику *Верболозову*; и Лѣкарямъ, Младшимъ врачамъ: 32-го, Коллежскому Ассесору *Малинину*; 40-го, *Шимкевичу* и 42-го, *Загоровскому*, за отлично-усердное исполненіе обязанностей службы во время дѣйствія отряда, крейсеровавшаго у восточныхъ береговъ Чернаго моря. (3 февраля).



ВЫСОЧАЙШІЯ ПОВЕЛѢНІЯ.

— Въ 10-й день февраля 1854 года: Государь Императоръ, по докладу Морскаго Генералъ-Аудиторіата военно-суднаго дѣла о крушеніи транспорта Нѣманъ, Высочайше повелѣть соизволилъ: Командира транспорта Нѣманъ, 25-го Флотскаго экипажа Капитанъ-Лейтенэнта *Шкота*, за неосмотрительность, имѣвшую слѣдствіемъ разбитіе транспорта, отставить отъ службы, предоставя вступить вновь на оную первымъ офицерскимъ чиномъ.

— Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: объявить строжайшій выговоръ со внесеніемъ въ формуляръ:

1.) Членамъ Коммисіи, свидѣтельствовавшимъ, въ 1851 году, корветъ Наваринъ, оказавшійся неспособнымъ къ дальнему плаванію, Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Генералъ-Маіорамъ: *Гринвальду* и *Амосову* и Полковникамъ: *Бурачку* и *Лемуаню*, за явное упущеніе, сдѣланное ими при помянутомъ свидѣтельствѣ.

и 2.) 23-го Флотскаго экипажа Командиру корвета Наваринъ, Капитанъ-Лейтенанту *Истомину*, за неосновательное удостовѣреніе въ благонадежности корвета къ плаванію въ дальнихъ моряхъ.

ПРИКАЗЫ

Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

— По Высочайшему повелѣнію:

1.) Приписанные къ Флотскимъ экипажамъ корабли: 39-му *Гавріилъ* и 37-му *Святославъ*, перечисляются: первый въ 37-й, а послѣдній въ 39-й экипажъ.

2.) Бриги Флотскихъ экипажей: 2-го *Діомидъ*, 11-го *Пріамъ* и 26-го *Казарскій* и тендеръ *Ученикъ* отчисляются къ порту. (3 февраля).

— Ассесоръ военно-судной Коммисіи въ Кронштадтѣ, состоящій по Адмиралтейству Капитанъ *Борисовъ*, переводится во 2-й Ластовый экипажъ. (8 февраля).

— Высочайшимъ Приказомъ, отданнымъ въ 20-й день января сего года по Гражданскому вѣдомству, Младшій Чиновникъ военно-походной по Флоту Канцеляріи Его Императорскаго Величества, Коллежскій Ассесоръ *Маркусъ* переведенъ въ Министерство Финансовъ, Чиновникомъ особыхъ порученій VII класса при департаментѣ Внѣшней Торговли.

Столоначальникъ Главнаго Медицинскаго Управленія, Лѣкарь, Коллежскій Ассесоръ *Смирновъ* назначается Старшимъ врачемъ въ 1-й Рабочій экипажъ.

Оставшійся за штатомъ послѣ упраздненія Комитета по устроенію сухихъ доковъ въ Севастополѣ, Коллежскій Регистраторъ *Гончаровъ* опредѣляется Коммисаромъ надъ кузнечною работою къ Севастопольскому порту. (8 февраля).

— Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: приписанный къ 1-му Учебному Морскому экипажу фрегатъ Успѣхъ, отчислить къ порту. (11 февраля).

— Высочайшими Приказами, отданными по военному вѣдомству въ 13-й и 16 дни февраля сего года: первымъ, 19-го Флотскаго экипажа Лейтенантъ *Князь Урусовъ* назначенъ Адъютантомъ къ Начальнику Штаба Отдѣльнаго Корпуса Внутренней стражи, Генералъ-Маіору Кругликову, съ переводомъ въ Пѣхотный Генералъ-Адъютанта Князя Меншикова полкъ, Поручикомъ; вторымъ, Корпуса Инженеровъ Морской Строительной части Штабсъ-Капитанъ *Васильевъ* переведенъ въ Полевые Инженеры.

Назначаются: Корпуса Инженеровъ Морской Строитель-



ной части: Командиръ Кронштадтской Инженерной команды Морской Строительной части, Подполковникъ *Билліо*—Командиромъ Санктпетербургской Инженерной команды той же части.

Исправляющими должность Командировъ инженерныхъ командъ: Исправляющій должность Командира Ревельской команды, Капитанъ *Дмитріевъ*—Кронштадтской и Штабсъ-Капитанъ *Эйлеръ* — Ревельской. (23 февраля).

— Высочайшимъ Приказомъ, отданнымъ по Гражданскому вѣдомству въ 13-й день февраля сего года, Унтеръ-Цейхвахтеръ Санктпетербургской инженерной команды Морской Строительной части, Губернскій Секретарь *Титовъ* переведенъ въ Канцелярію Витебскаго, Могилевскаго и Смоленскаго Генералъ-Губернатора, Канцелярскимъ чиновникомъ. (23 февраля).

Помощникъ Главнаго Доктора Николаевскаго Морскаго госпиталя, Коллежскій Совѣтникъ *Мазюкевичъ* назначается Главнымъ Докторомъ того же госпиталя. (23 февраля).

Циркуляры Инспекторскаго Департамента.

Въ приказѣ Военнаго Министра, отъ 21 декабря 1853 г., № 91, изъяснено: Государь Императоръ, утвердивъ въ 25-й день ноября 1853 года правила объ учрежденіи рекрутскаго жеребьеваго порядка въ городахъ, посадахъ и мѣстечкахъ, а также въ участкахъ гражданъ и однодворцевъ западныхъ губерній, Высочайше повелѣть соизволилъ: гражданамъ и однодворцамъ западныхъ губерній, имѣющимъ поступить въ военную службу по правиламъ вводимаго вновь порядка, въ слѣдствіе уравненія ихъ по оному съ прочими податными сословіями, относительно сроковъ поставки рекрутъ и количества оныхъ, давать отставку, также, на общемъ основаніи, по выслугѣ 22-хъ лѣтъ въ Гвардіи, или 25-ти лѣтъ въ Арміи.

Инспекторскій Департаментъ Морскаго Министерства объя-

вляетъ о семъ, для руководства по морскому вѣдомству, присовокупляя, что Именной Высочайшій Указъ, данный Правительствующему Сенату 25 ноября 1853 года, о введеніи въ дѣйствіе правилъ о рекрутскомъ, жеребьевомъ порядкѣ въ городахъ, посадахъ и мѣстечкахъ, а также въ участкахъ гражданъ и однодворцевъ Западныхъ губерній и самыя эти правила напечатаны въ Сенатскихъ вѣдомостяхъ 18 декабря 1853 года, № 101. (11 января).

— Его Императорское Высочество, Управляющій Морскимъ Министерствомъ, сообщить изволилъ Министру Внутреннихъ Дѣлъ о сдѣланіи распоряженія, чтобы оставшимся на родинѣ семействамъ безсрочно отпускныхъ нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, призванныхъ нынѣ на службу, оказываемо было со стороны дворянства и другихъ сословій, призрѣніе и пособіе.

Для облегченія мѣстныхъ гражданскихъ начальствъ въ дѣлѣ призрѣнія помянутыхъ семействъ, Инспекторскій Департаментъ, по волѣ Его Императорскаго Высочества, Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, возлагаетъ на обязанность Воинскихъ Начальниковъ, въ вѣдѣніе коихъ поступятъ призванные на службу безсрочно-отпускные нижніе чины морскаго вѣдомства:

1.) Привесть въ надлежащую извѣстность *по именно* всѣхъ женъ и дѣтей обоего пола отпускныхъ нижнихъ чиновъ, на службу призванныхъ, съ подробными указаніями мѣстъ ихъ жительства, и

2.) Списки о сихъ семействахъ, отдѣльно по каждой губерніи составленные: особо—о происходящихъ изъ мѣщанъ, особо—о происходящихъ изъ крестьянъ казенныхъ и особо—изъ помѣщичьихъ крестьянъ, препроводить къ Начальникамъ Губерній и независимо отъ сего препроводить особые списки о семействахъ нижнихъ чиновъ, происходящихъ изъ помѣщичьихъ крестьянъ, къ Губернскимъ Предводителямъ Дворянства. (13 января.)



— Инспекторскій Департаментъ объявляетъ при семъ по морскому вѣдомству, для надлежащаго руководства, копію съ указа Правительствующаго Сената, отъ 11 января 1854 года, № 779 о распространеніи на Морское Министерство 905 ст. част. 1, кн. 1, Свод. Воен. Пост., съ предоставленіемъ Адмиралтействъ-Совѣту, въ случаѣ недостаточности опредѣленной по какой-либо статьѣ смѣты, суммы, обращать отнесенные на оную расходы, на смѣтныя суммы тѣхъ статей, по которымъ предвидятся остатки. (18 января).

— Указъ Его Императорскаго Величества, Самодержца Всероссійскаго, изъ Правительствующаго Сената, Его Императорскому Высочеству, Управляющему Морскимъ Министерствомъ, по Высочайшему Его Императорскаго Величества повелѣнію, объявленному Его Императорскимъ Высочествомъ, Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, отъ 30-го декабря 1853 г., за № 10196, слѣдующаго содержанія: Государь Императоръ, въ 30-й день минувшаго декабря, Высочайше повелѣть изволилъ: распространить на Морское Министерство 905-ю статью част. 1, кн. 1., Свод. Воен. Постановленій, предоставивъ Адмиралтействъ-Совѣту, въ случаѣ недостаточности опредѣленной по какой-либо статьѣ смѣты суммы, обращать отнесенные на оную расходы, на смѣтныя суммы тѣхъ статей, по которымъ предвидятся остатки, Правительствующій Сенатъ Приказали: исполненіе сего Высочайшаго повелѣнія предоставить Его Императорскому Высочеству, Управляющему Морскимъ Министерствомъ, для чего и послать указъ, каковымъ увѣдомить Г. Государственнаго Контролера и припечатать въ Сенатскихъ вѣдомостяхъ. Января 11-го дня 1854 года. Подписали: Оберъ-Секретарь *Платонъ Вакаръ;* въ должности Секретаря *Лысенковъ.* № 779.

Его Императорское Высочество, Управляющій Морскимъ Министерствомъ, приказать изволилъ: на будущее время прекра-

тить доставленіе въ Коммисаріатскій Департаментъ свѣдѣній, упоминаемыхъ въ циркулярѣ отъ 13 марта 1850 г., за № 896, а именно: а., о времени выхода судовъ на рейдъ и входа въ гавань; б., о количествѣ морской провизіи и в., о числѣ порцій, на которое производилась провизія.

О таковой волѣ Его Высочества, Инспекторскій Департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, для свѣдѣнія и руководства. (5 февраля).

— Государь Императоръ въ разрѣшеніе возникшаго вопроса: въ какомъ размѣрѣ оцѣнять призовые пароходы, принявъ въ соображеніе, что въ этомъ вопросѣ заключаются *два* обстоятельства: 1-е) какъ цѣнить пароходы военные и коммерческіе, взятые въ призъ, и 2-е) какъ цѣнить пароходы военные и коммерческіе, потопленные и истребленные у непріятеля? Высочайше повелѣть изволилъ:

Первое обстоятельство — о взятыхъ въ призъ пароходахъ, подвести подъ 5-ю статью правилъ 10 іюля 1806 г., изданныхъ для призовъ, Императорскими военными судами дѣлаемыхъ (Полн. Собр. зак. Т. XXIX ст. 22206), съ назначеніемъ вознагражденія для включенія стоимости машины вдвое, а именно: если взятое паровое судно — корабль, то опредѣлять цѣнность сравнительно съ парусным кораблемъ, по вѣсу выбрасываемаго металла, удвоивая эту цѣнность; если паровое судно — фрегатъ, то сравнительно съ фрегатомъ, и наконецъ, если корветъ, то съ корветомъ; такимъ же образомъ пароходы — ниже корвета, считать за мелкія суда и платить по сдѣланной оцѣнкѣ; и

Второе обстоятельство — относительно потопленнаго или сожженнаго парохода, — подвести подъ 9-ю статью тѣхъ же правилъ и, сообразно съ оными, считать цѣнность отъ полученнаго орудія вдвое.

О таковой Высочайшей волѣ Инспекторскій Департаментъ



объявляетъ по морскому вѣдомству, для надлежащаго, въ потребныхъ случаяхъ, руководства и исполненія. (5 февраля).

— Его Императорское Высочество, Управляющій Морскимъ Министерствомъ, приказать изволилъ:

1.) Съ 1 января текущаго года требованіе мѣстными начальствами патентовъ на чины военнымъ и гражданскимъ чиновникамъ, въ морскомъ вѣдомствѣ служащимъ, отмѣнить, и за тѣмъ Инспекторскій Департаментъ Морскаго Министерства, по мѣрѣ производства означенныхъ лицъ, обязанъ въ тоже время распоряжаться изготовленіемъ для нихъ патентовъ на новые чины, и

2.) О всѣхъ лицахъ, не получавшихъ еще патентовъ на настоящіе чины, пожалованные имъ по 1 января сего года, мѣстныя начальства обязаны представить требованіе не позже 1 іюня текущаго года, по формѣ, объявленной при циркулярѣ Инспекторскаго Департамента, отъ 30-го сентября 1833 г., № 206.

О таковой волѣ Его Высочества, Инспекторскій Департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, для надлежащаго исполненія, присовокупляя, что вычеты денегъ за означенные патенты и порядокъ представленія сихъ денегъ въ Департаментъ остаются на прежнемъ основаніи. (6 февраля).



— Инспекторскій Департаментъ, въ дополненіе Циркуляра, отъ 2 декабря 1853 года, № 1165, объявляетъ по морскому вѣдомству, къ надлежащему исполненію, что за установленный вычетъ по одному руб. сер. въ треть, Морской Сборникъ должны получать:

1., Адмиралы, Штабъ и Оберъ-офицеры флота, какъ линейные, такъ и состоящіе при разныхъ должностяхъ.

2., Генералы, Штабъ и Оберъ-офицеры Корпусовъ: Морской Артиллеріи, Флотскихъ Штурмановъ, Корабельныхъ Инженеровъ и Инженеровъ Морской Строительной части.

3., Генералы и Штабъ-офицеры Ластовыхъ командъ, Рабочихъ экипажей, Арестантскихъ ротъ и состоящіе по Адмиралтейству.

4., Старшіе Медики.

5., Гражданскіе Чиновники морскаго вѣдомства, коихъ должность въ VIII классѣ и выше. (14 февраля).

— Мнѣніемъ Кавалерской Думы военнаго ордена Св. Георгія, въ 16 день декабря 1853 года Высочайшаго утвержденія удостоеннымъ, постановлено: при исчисленіи установленныхъ къ наградѣ Орденомъ Св. Георгія морскихъ кампаній, время стоянія военныхъ судовъ на якорѣ въ бухтахъ, въ открытомъ морѣ и въ шхерахъ, подобно стоянію на рейдахъ, зачислять половиннымъ количествомъ противъ настоящаго времени.

Инспекторскій Департаментъ объявляетъ о семъ по морскому вѣдомству для надлежащаго свѣдѣнія. (16 февраля).



О ГИДРОГРАФИЧЕСКИХЪ ОПИСЯХЪ ЕВРОПЕЙСКИХЪ И АЗІАТСКИХЪ БЕРЕГОВЪ РОССІИ, ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ ВЪ НАСТОЯЩЕЕ ЦАРСТВОВАНІЕ (*).

—

(*Продолженіе*).

IV.

Опись береговъ Новой Земли.

Первая экспедиція Пахтусова въ 1832 *и* 1833 *годахъ.*

Голландцы и Англичане, искавшіе въ XVI и XVII столѣтіяхъ сѣверо-восточнаго пути въ Индію, доставили Европѣ первыя извѣстія о Новой Землѣ; и хотя они осмотрѣли только западную ея сторону, однакожъ описанія ихъ, вмѣстѣ съ разсказами нашихъ промышленниковъ, были до позднѣйшаго времени единственными источниками нашихъ свѣдѣній о берегахъ этого обширнаго острова. Въ исходѣ XVII столѣтія прекратились поиски сѣверо-восточнаго пути, и съ того времени, въ теченіи цѣлаго столѣтія, образованные мореходцы не посѣщали Новую Землю. Экспедиціи наши, посылаемыя въ царствованіе Императрицы Анны Іоанновны, для описи Сибирскаго берега, не касались Новой Земли. Штурманъ Розмысловъ, описавъ въ 1768 и 1769 годахъ Маточкинъ Шаръ и небольшую часть восточнаго берега, къ сѣверу отъ этого пролива, положилъ основаніе гидрографическимъ изслѣдованіямъ Русскихъ на Новой Землѣ. Штурманъ Поспѣловъ въ 1807 и Лейтенантъ Лазаревъ

(*) Смотр. Морс. Сбор. Томъ XI, №№ 1 и 2-й.

въ 1819 году, осмотрѣли юго-западный берегъ Новой Земли. Наконецъ, съ 1821 по 1825-й годъ, Капитанъ Литке описалъ весь западный берегъ, отъ Карскихъ Воротъ до мыса Нассавскаго; восточный же берегъ, все еще оставался не осмотреннымъ и, извѣстнымъ только по разсказамъ кормщика Лошкина, оплывшаго весь островъ около 1760 года.

Въ февралѣ 1828 года, Корпуса Штурмановъ Подпоручикъ Бережныхъ (*) подалъ въ Гидрографическое Депо проектъ, о возможности описать восточный берегъ Новой Земли на оленяхъ, и частію на карбасѣ. Оленей предполагалось купить до 300, и нанять 8 человѣкъ Пустозерскихъ промышленниковъ. Переправа оленей на Новую Землю, должна была совершиться изъ Югорскаго Шара. Этотъ проектъ препровожденъ былъ отъ Генералъ-Гидрографа къ Главному Командиру и Военному Губернатору въ Архангельскѣ, Вице-Адмиру Миницкому, чтобы, по сношеніи съ жителями Пустозерска, удостовѣриться въ удобоисполнимости предположеній г. Бережныхъ, касательно доставленія на Новую Землю оленей и прокормленія ихъ тамъ. Переписка длилась до исхода 1829 года. Въ это время, поступилъ къ Генералъ-Гидрографу другой проэктъ, о томъ же предметѣ, отъ прапорщика Корпуса Штурмановъ Пахтусова, бывшаго нѣсколько лѣтъ при описи рѣки Печоры, Тиманскаго берега и Бѣлаго моря.

Пахтусовъ предполагалъ отправиться на выстроенномъ въ Архангельскѣ карбасѣ, съ помощникомъ и 10-ью человѣками Пустозерскихъ промышленниковъ, привычныхъ къ плаванію между льдами, въ началѣ іюня, и на пути вдоль Тиманскаго бере-

---

(*) Тотъ самый, который сопутствовалъ Лейтенанту Анжу при описи берега Сибири, съ 1820 по 1824 годъ, и самъ начальствовалъ партіею при описи Тиманскаго берега, отъ рѣки Печоры къ западу, въ 1826 году.



га, повѣрить долготы нѣкоторыхъ мѣстъ, и потомъ въ iюлѣ переправиться отъ острова Вайгача къ Новой Землѣ, и сдѣлать опись восточнаго ея берега, сколько можно будетъ успѣть до половины сентября. Тогда предпринять обратный путь чрезъ Карскiе Ворота, или Маточкинъ Шаръ.

Генералъ-Гидрографъ, снесясь съ Главнымъ Командиромъ Архангельскаго порта (въ началѣ 1830 года), предпочелъ этотъ проэктъ, какъ простѣйшiй, проэкту Бережныхъ, который найденъ затруднительнымъ въ исполненiи, и требующимъ болѣе времени. Но 1830-й и слѣдующiй 1831-й годъ, прошли безъ дальнѣйшаго распоряженiя.

Въ 1828 году, находившiйся въ Архангельскѣ совѣтникъ сѣвернаго округа корабельныхъ лѣсовъ, ученый форстмейстеръ Клоковъ, составилъ проэктъ о возобновленiи мореходства изъ Архангельска къ рѣкѣ Енисею; но за безпрерывными занятiями по службѣ, онъ не могъ привести его въ исполненiе. Наконецъ, найдя въ Пахтусовѣ человѣка основательнаго и отважнаго, Клоковъ рѣшился дать ходъ своему проэкту. Вступивъ, въ началѣ 1832 года, въ товарищество съ коммерцiи совѣтникомъ Брантомъ, оба они, съ весьма значительными пожертвованiями, снарядили экспедицiю, повидимому коммерческую, но въ самомъ дѣлѣ основанную на истинномъ желанiи принести пользу наукѣ и промышленности.

Экспедицiю предположено было снарядить изъ трехъ судовъ. Одно изъ нихъ, должно было пройти прямымъ путемъ чрезъ Маточкинъ Шаръ, поперегъ Карскаго моря, илиоколо восточнаго берега Новой Земли къ рѣкѣ Енисею, и оставя тамъ извѣстiе о своемъ плаванiи, поспѣшить возвращенiемъ въ Архангельскъ. Другое судно, должно было описать восточный берегъ Новой Земли, и отъ мыса Желанiя перейти къ рѣкѣ Енисею, гдѣ заняться подробною описью и промѣромъ устья этой рѣки, и выборомъ мѣста для факторiи, а на слѣдующее лѣто возвра-

титься, чрезъ Маточкинъ Шаръ или Карскіе Ворота, въ Архангельскъ. Изслѣдованіе пути въ заливы: Хайпудырскій и Карскій, и къ рѣкѣ Мутной, предполагалось поручить третьему отряду экспедиціи; но какъ, при самомъ началѣ выполненія этого плана, встрѣтилось затрудненіе въ снаряженіи трехъ судовъ въ столь короткое время, то осмотръ Карскаго залива, возложенъ на тотъ отрядъ, который предназначался къ подробной описи Новой Земли и устья р. Енисея, съ тѣмъ чтобы это судно, на обратномъ пути, плыло около восточнаго берега Карскаго моря и чрезъ Карскіе Ворота, или чрезъ Югорскій Шаръ.

Къ выполненію этого плана, Г. Клоковъ пригласилъ Лейтенанта Кротова и Подпоручика Корпуса Штурмановъ Пахтусова.

Въ апрѣлѣ 1832 года, Гг. Брантъ и Клоковъ получили отъ Правительства дозволеніе, снарядить и отправить предполагаемую ими экспедицію.

Тогда же, снарядители экспедиціи приступили къ приготовленію судовъ: одно изъ нихъ, назначенное для плаванія къ рѣкѣ Енисею, названо именемъ этой рѣки, и поручено Лейтенанту Кротову. Это судно, была купеческая шкуна, длиною по килю 50 ф., шириною 15 ф. 10 д., глубиною 8 футовъ; грузу поднимало 56 тонновъ и углублялось ахтеръ-штевнемъ около 7 футовъ. Кротовъ избралъ себѣ помощникомъ Корпуса Штурмановъ Поручика Казакова, служившаго съ нимъ при промѣрѣ Бѣлаго моря; команда на шкунѣ состояла изъ 8-ми человѣкъ поморскихъ и мезенскихъ промышленниковъ.

Другое судно, названное *Новая Земля*, построено на верфи Г. Бранта, по плану большихъ пустозерскихъ карбасовъ, и поручено Подпоручику Пахтусову, для описи восточнаго берега Новой Земли и изслѣдованій Сибирскаго берега. Длина этого судна по килю 42 фута, ширина 14, а глубина 6 футовъ; въ грузу сидѣло до $5^1/_2$ футовъ.

На случай зимовки котораго-либо изъ отрядовъ экспедиціи,



положено отправить въ Маточкинъ Шаръ срубъ избы. Для этого, Гг. Брантъ и Клоковъ снарядили еще лодью, поднимавшую до $5\frac{1}{2}$ тысячь пудовъ грузу.

Подъ команду Пахтусову поступили: Корпуса Штурмановъ Кондукторъ Крапивинъ и 8 человѣкъ промышленниковъ. Обыкновенной морской провизіи погрузили на 14 мѣсяцевъ и нѣсколько другихъ припасовъ. При суднѣ были двѣ лодки: карбасъ, длиною $16\frac{1}{2}$ ф., и челнокъ, поднимавшій 4 человѣкъ.

1-го августа 1832 года, Пахтусовъ вышелъ на баръ, и 2-го числа отправился въ море. 9-го августа, около мыса Орлова, соединился съ опередившею его, шкуною *Енисей*, и чрезъ 10 часовъ совмѣстнаго плаванія, суда снова разстались у Канина носа: шкуна Кротова взяла курсъ къ Маточкину Шару, а Пахтусовъ легъ въ бейдевиндъ, по направленію къ сѣверному берегу острова Колгуева, и 10-го числа въ 7 часовъ вечера, сталъ на якорь у берега Новой Земли, въ губѣ Широчихѣ. Къ вечеру 12 числа, перешелъ въ Пѣтуховскій Шаръ, гдѣ за ненастными погодами, а болѣе за густотою льда, оставался до 16-го августа, и въ этотъ день перешелъ къ южной оконечности Кусовой земли. Наконецъ, 31-го августа, втянулся въ губу Каменку, и рѣшился остаться въ ней на зимовку; ибо начать опись на суднѣ, за частыми густыми туманами и густо носившимися льдинами, было невозможно. Тотчасъ стали собирать плавничный лѣсъ, для поправленія найденной въ губѣ Каменкѣ ветхой избы, и запасаться на зиму дровами. 15-го сентября, разгрузили судно и перебрались въ избу. Въ этой сырой, тѣсной и душной избѣ, они провели 76 дней, съ огнемъ. Когда позволяла погода, они занимались очищеніемъ избы и судна отъ снѣга, ходили за дровами верстъ за 5 отъ зимовья; иногда для настороясжки ловушекъ для песцовъ, а иногда и просто для прогулки.

Съ 8-го апрѣля, Пахтусовъ сталъ выходить къ береговой

описи губы Логиновой, оставаясь иногда на ночлегъ въ вырытыхъ въ снѣгу ямахъ. Такимъ образомъ, въ теченіи весны, до 2-го іюня, описана была юговосточная часть берега, отъ Петуховскаго Шара до р. Кумжи.

24-го іюня, поручивъ судно кондуктору Крапивину, Пахтусовъ, пользуясь тихимъ южнымъ вѣтромъ, отправился на лодкѣ, съ двумя человѣками, къ описи изъ губы Каменки къ сѣверу. Крапивину же поручилъ судно и остальную команду, и далъ ему предписаніе на счетъ дѣйствій его, во время плаванія.

Къ 5-му іюля, Пахтусовъ, описавъ часть восточнаго берега Новой Земли, до широты 71° 38′ 19″, и не видя своего помощника съ судномъ, принужденъ былъ возвратиться къ мѣсту зимовки, тѣмъ болѣе, что изъ подмоченной у него наканунѣ провизіи, оказалось годной не болѣе, какъ на 10 дней.

Прибывъ къ мѣсту зимовья 7-го іюля, онъ нашелъ судно уже совершенно готовое къ походу; но по причинѣ еще густаго льда въ губѣ Каменкѣ, накануне только взломаннаго вѣтромъ, выйти оно еще не могло.

11-го числа вечеромъ, экспедиція простилась съ своимъ жилищемъ, въ которомъ провела 297 дней.

По наблюденіямъ, изъ 28 рядовъ, опредѣлена широта избы зимовья 70° 36′ 33″, долгота отъ гринвича къ востоку 57° 30′ 30″, 2; склоненіе компаса 11° 47′ O-е; прикладный часъ 4ч 5м; возвышеніе прилива 1 ф. 11 д.

Крѣпкіе вѣтры и густо носившійся у береговъ ледъ, заставилъ ихъ укрыться въ губу Логинову, и не ранѣе, какъ 18-го іюля, могли они предпринять плаваніе съ сѣверу.

21-го іюля, дошли благополучно съ описью до залива Литке (шир. 72° 26′ 19″) и за противными вѣтрами и плотно стоявшимъ у берега и въ заливѣ льдомъ, оставались въ немъ до 8-го августа. Пройдя далѣе, и отстаиваясь 10-го августа



отъ крѣпкаго NNO вѣтра, въ губѣ, ближайшей къ югу отъ залива Шуберта (шир. 72° 45′), судно наше, говоритъ Пахтусовъ въ своемъ дневникѣ, «было похоже на обмокнутую въ «воду и потомъ замороженную рыбу: борты, мачты, снасти и «весь наружный корпусъ, покрылись ледяною корою, толщиною «до 1½ дюйма.» Продолжая слѣдовать далѣе къ сѣверу, Пахтусовъ встрѣтилъ въ заливахъ Шуберта, Бранта и Клокова зимніе неподвижные льды, и пройдя между льдами, при свѣжемъ попутномъ вѣтрѣ, и между носившимися у берега льдинами, 12-го часла прибылъ въ устье Маточкина Шара.

Такимъ образомъ, послѣ Лошкина, Пахтусовъ первый обошелъ южный островъ Новой Земли.

17-го августа, осмотрѣвъ разрушившуюся избу Розмыслова, въ губѣ Бѣлужьей, и другую на мысѣ Дровяномъ, въ которой зимовала часть его экипажа, и не найдя нигдѣ никакихъ извѣстій о пребываніи здѣсь Лейтенанта Кротова и крестьянина Гвоздарева, посланнаго изъ Архангельска для отвоза избы, назначавшейся для зимовья, Пахтусовъ отправился по Маточкину Шару къ западу. На другой день, заходили въ устье рѣки Маточки, находящейся при западномъ входѣ въ Шаръ. Сдѣлавъ здѣсь астрономическія наблюденія, запаслись дровами и водою, и въ 4 часа утра на другой день направили путь къ югу, къ мысу Канину.

Послѣ опаснаго и безпокойнаго плаванія на этомъ пути, 25-го августа, Пахтусовъ подошелъ къ сѣверной оконечности острова Колгуева, и укрылся за нимъ на якорѣ отъ крѣпкаго западнаго вѣтра. На другой день, крѣпкій вѣтръ отъ S и потомъ отъ W, принудилъ его искать убѣжища у Тиманскаго берега. Пользуясь свѣжимъ вѣтромъ, отъ перебѣжалъ къ мысу Русскому завороту, около котораго и сталъ на два якоря.

Находясь предъ устьемъ Печоры, и давно не имѣя свѣжихъ

припасовъ, особенно нужныхъ для больныхъ, Пахтусовъ рѣшился идти въ рѣку.

3-го Сентября, идучи отъ Болванскаго носа къ SWtS, и пройдя Селезневскую тоню, стали на мель. Вѣтръ усиливался постепенно, и развелъ большое волненіе. Судно стало бить о твердое песчаное дно съ ужасною силою, и надвигать ближе и ближе къ отмелому каменистому берегу Болванскаго носа. Гибель судна была очевидна. Къ счастію, якоря задержали его, и при прибылой водѣ, Пахтусовъ, выпустивъ канатъ, спѣшилъ укрыться за мысъ у тони Носовой. Тутъ судно подошло къ самому берегу, и выскочившая на него команда, удержала его взятыми на берегъ якорями. Въ туже минуту однакожъ, судно поставлено бокомъ къ волненію, и стало заливать. Многаго не успѣли даже и спасти, въ особенности изъ провизіи.

5-го сентября, по осмотрѣ судна, залитаго водою и наполненнаго пескомъ, въ немъ оказалась одна только пробоина. Съ помощію промышленниковъ, оно было вытащено на берегъ, исправлено, и 12-го числа снова спущено на воду. Погрузивъ на него спасенныя вещи, 17-го числа пришли въ деревню Кую, лежащую на берегу р. Печоры, въ 50 верстахъ отъ Пустозерска къ NO.

Разруживъ здѣсь судно и сдавъ команду Крапивину, съ предписаніемъ отправиться съ нею, по возстановленіи зимняго пути, въ Архангельскъ, Пахтусовъ отправился туда одинъ, на оленяхъ, по тундрѣ, и прибылъ 21-го ноября.

Въ заключеніе скажемъ, что по восточному берегу, на разстояніи 200 миль итал. астрономически опредѣлены: зимовье въ губѣ Каменкѣ, заливъ Литке, восточное устье Маточкина Шара, и широты нѣсколькихъ рѣкъ и мысовъ. Всѣ долготы выведены по хронометру, и связаны съ рѣкою Маточкою, опредѣленною Капитаномъ Литке въ 1823 году. Наблюденія надъ



магнитною стрѣлкою, по неимѣнію инструментовъ, ограничились опредѣленіемъ склоненія компаса. Приливъ наблюдали при всякой возможности; метеорологическія наблюденія дѣланы тщательно во все время, чрезъ каждые два часа.

Во время путешествія, лишились изъ команды трехъ человѣкъ: двухъ въ зимовьѣ и одного на обратномъ пути. На Новой Землѣ промыслили: 2 бѣлыхъ медвѣдей, 3 оленей, до 40 песцовъ, одного морскаго зайца, 2 нерпъ, 18 гусей, до 20-ти утокъ, 10 чаекъ, нѣсколько куликовъ, гагарокъ и чистиковъ; кромѣ того видѣли волковъ и лисицъ, а изъ рыбъ множество бѣлуги.

Остается сказать нѣсколько словъ объ участи Лейтенанта Кротова. Изъ дневника Пахтусова видно, что Кротовъ направилъ путь отъ Канина носа къ Маточкину шару; съ того времени мы не имѣемъ объ немъ извѣстія. — Ни Гвоздаревъ въ 1832, ни Пахтусовъ въ 1833 году, не встрѣтили никакихъ признаковъ прибытія шкуны *Енисей* къ Новой Землѣ. Наконецъ, въ 1834 году, кормщикъ Гвоздаревъ, бывшій на Новой Землѣ съ своею лодьею для промысла звѣрей, извѣстилъ Г. Клокова, что около губы Митюшихи, лежащей сѣвернѣе Маточкина Шара, видѣлъ онъ нѣсколько обломковъ разбитаго судна, но за свѣжимъ вѣтромъ не могъ осмотрѣть этихъ признаковъ подробнѣе. По возвращеніи Пахтусова изъ второй экспедиціи его къ Новой Землѣ, въ 1835 году, достовѣрно узнали, что эти обломки, разбросанные по всему берегу губы Серебрянки и далѣе къ сѣверу, были дѣйствительно остатки шкуны *Енисей*; Пахтусовъ узналъ ихъ по краскѣ каютныхъ переборокъ, бимсамъ и скрѣпленію форъ-штевня. Вмѣсто руля нашли потесь: вѣроятно, Г. Кротовъ, еще прежде совершенной гибели, потерялъ руль и сдѣлалъ это большое весло, для управленія шкуною.

Вторая экспедиція Пахтусова въ 1834-мъ и 1835-мъ годахъ

По разсмотрѣніи въ Управленіи Генералъ-Гидрографа представленныхъ, въ январѣ 1834 года, Подпоручикомъ Пахтусовымъ отчетовъ первой его экспедиціи, положено отправить къ Новой Землѣ вторую экспедицію. Предметомъ ея занятій, предполагалось продолженіе описи восточнаго берега, сѣвернѣе Маточкина Шара.

Г. Клоковъ, движимый усердіемъ къ общей пользѣ, предложилъ для этой экспедиціи два свои судна: шкуну и карбасъ. Сверхъ того, онъ вызвался отвезти на Новую Землю избу и провизію снаряжаемой экспедиціи на лодьѣ, которую предполагалъ отправить къ западному берегу Новой Земли, для промысла и для отысканія шкуны Лейтенанта Кротова.

Съ Высочайшаго разрѣшенія, начальство надъ экспедиціею поручено Г. Пахтусову. Помощникомъ себѣ избралъ онъ Кондуктора Цивольку. Суда, предложенныя для экспедиціи Г. Клоковымъ, были переданы въ распоряженіе Пахтусова: изъ нихъ шкуна, названная именемъ Лейтенанта *Кротова*, имѣла длину между штевнями 35 футовъ, ширину безъ обшивки 11 ф., и глубину 6 футовъ. Карбасъ, вооруженный также шкуною, и названный именемъ спутника Лейтенанта Кротова *Казаковъ*, имѣлъ длину 40, ширину $11^3/_4$, глубину $4^1/_2$ фута. Оба судна, были скрѣплены желѣзными ридерсами и обшиты мѣдью. Каждое изъ нихъ, могло помѣстить провизіи для своей команды на 16 мѣсяцевъ; шкуна сидѣла въ грузу ахтеръ-штевнемъ $6^1/_2$ ф., а карбасъ 5 футовъ. При каждомъ суднѣ было по одной шлюпкѣ, поднимавшей до 8 человѣкъ, и по одному небольшому челноку.

Экипажъ судовъ составляли на шкунѣ *Кротовъ*: Подпору-



чикъ Пахтусовъ, фельдшеръ Чуповъ, матросовъ 5, вольнонаемныхъ 2 человѣка; на карбасѣ *Казаковъ*: Кондукторъ Циволька, матросовъ 5, вольнонаемныхъ 2; всего въ экспедиціи 17 человѣкъ.

Инструменты, для гидрографическихъ работъ и астрономическихъ и физическихъ наблюденій, отпущены были изъ Гидрографическаго Депо слѣдующія: 2 карманные хронометра, 2 большіе и 2 карманныя секстана, 2 искуственные горизонта, барометръ, четыре термометра, инклинаторъ, деклинаторъ, инструментъ для опредѣленія магнитной силы, ареометръ, массеевъ лагъ, 4 зрительныя трубы и 6 разнаго устройства компасовъ.

Экспедиція вышла изъ Архангельска 24-го іюля.

Въ океанѣ, на пути къ Новой Землѣ, суда во время тумана разлучились. Пахтусовъ прибылъ къ Новой Землѣ 9-го августа, но при стоявшей пасмурной и туманной погодѣ, не могъ опознать своего мѣста; наконецъ, 15-го числа, ему удалось сдѣлать астрономическія наблюденія, по которымъ найдена широта 70° 38′ 36″, долгота отъ гринвича 54° 37′ О-я. Выйдя отсюда 18-го августа, и продолжая путь къ западу, онъ встрѣтилъ около Раковой губы промышленничью лодью, отъ которой узналъ, что Циволька стоитъ въ р. Нехватовой. 21-го числа, придя въ рѣку Нехватову, Пахтусовъ узналъ отъ бывшихъ тамъ промышленниковъ, что Циволька вышелъ оттуда 18-го числа къ сѣверу. Здѣсь же узналъ онъ отъ одного промышленника, за нѣсколько дней пришедшаго изъ Маточкина Шара, что по берегу, сѣвернѣе этого пролива, находятся обломки рангоута небольшаго морскаго судна. По размѣреніямъ и сохранившейся еще краскѣ, на нѣкоторыхъ частяхъ обломковъ, Пахтусовъ заключилъ, что это былъ рангоутъ шкуны *Енисей*, отправленной въ 1832 году подъ командою Лейтенанта Кротова къ берегамъ Сибири. Это было первое достовѣрное извѣстіе объ участи Кротова.

По выходѣ изъ Костина шара, Пахтусовъ, продолжая плаваніе къ сѣверу, увидѣлъ 25-го августа, на параллели мыса Бритвина три судна, и между ними карбасъ *Казаковъ*. Штиль и маловѣтріе не дозволили судамъ соединиться. Вечеромъ 26-го августа, шкуна вошла въ Маточкинъ Шаръ, и стала на якорь въ устьѣ р. Маточки. Карбасъ пришелъ туда утромъ 27-го числа.

29-го числа, оба судна пошли къ востоку по Маточкину Шару, и на разсвѣтѣ слѣдующаго дня, встрѣтили ботъ *Новая Земля*, оставленный Пахтусовымъ прошлою осенью въ р. Печорѣ. Это судно, подъ управленіемъ крестьянина Шестакова, было послано отъ Конторы Г. Бранта, для отысканія слѣдовъ шкуны *Енисей*. Шестаковъ, которому Пахтусовъ передалъ разсказъ промышленника, намѣревался отправиться далѣе къ сѣверу, чтобы точнѣе осмотрѣть остатки судна, разбросанные по берегамъ губъ Серебрянки и Митюшихи. Въ Маточкиномъ Шарѣ, Пахтусовъ полагалъ найти лодью съ избою, обѣщанною Клоковымъ, но не встрѣчая ея, спѣшимъ къ востоку, добраться по крайней мѣрѣ до мыса Дровянаго, къ избѣ Розмыслова, и воспользоваться ея бревнами. Льды и наступившіе морозы, заставили однакожъ его возвратиться, и 17-го сентября оба судна вошли для зимовки въ р. Чиракину. Отсюда, шкуна ходила къ становищу Староверскому, и разобравъ тамъ избу, привезла ее въ рѣку. Циволька, также привезъ туда на карбасѣ до 40 штукъ разной величины бревенъ и брусьевъ, собранныхъ по берегу.

5-го октября, по изготовленіи избы и бани, команды перебрались на берегъ.

Во весь октябрь, солнце показывалось только пять разъ, и 1-го ноября скрылось подъ горизонтъ на долгую ночь. Черезъ недѣлю послѣ этого, закрыли въ избѣ окна и постоянно держали огонь. На дворѣ, часа полтора около полудня, было еще

такъ свѣтло, что можно было читать книгу. Остальное время, весьма часто, помогали зимующимъ сѣверныя сіянія и луна.

До половины ноября, весьма часто ломало ледъ въ проливѣ, но въ море не выносило. Погода стояла перемѣнная; морозы доходили до 21°; вѣтръ дулъ чаще отъ O и NO. При SO всегда бывали жестокія мятели, а при SW и W оттепели до 7°, и также съ мятелью. Нѣсколько разъ случалось, что избу заносило снѣгомъ на равнѣ съ крышею, такъ что выходить изъ сѣней должно было въ верхнее отверзтіе.

Ручей, глубиною до 6 футовъ, изъ котораго доставали воду для пищи, промерзъ до дна; и тогда принуждены были ходить за водою за 5-ть верстъ, къ верхнему разливу рѣки. Добывать воду изъ льда или снѣга, по недостатку дровъ, которыя съ трудомъ собирали на разстояніи до 15 верстъ отъ избы, было невыгодно.

11-го декабря, день полярной полуночи былъ ясный, но свѣтъ такъ слабъ, что не болѣе какъ за полъ-часа до полудня можно было прицѣлиться чрезъ мушку на стволѣ винтовки, и то съ трудомъ.

20-го января, экспедиція въ первый разъ увидѣла отраженные лучи солнца, освѣщавшаго вершины сѣверныхъ горъ пролива. «День этотъ», говоритъ Пахтусовъ въ своемъ дневникѣ, «былъ для насъ такимъ же праздникомъ, какъ 1-го мая «для жителей Архангельска. Мы открыли ставни въ большой «избѣ, и на слѣдующій день, около полудня, могли читать кни-«гу безъ свѣчи.»

Въ продолженіи января, морозы были: 11 дней—между 20° и 30°, 10 дней—между 10° и 20°, и 10 дней—менѣе 10°. Съ первыхъ же чиселъ февраля, настали морозы постоянно свыше 20°, но во всю зиму болѣе 30° не было. Въ началѣ марта, солнце стало уже примѣтно грѣть.

По прекращеніи морозовъ, Пахтусовъ приступилъ 18-го

марта къ описи западнаго устья Маточкина Шара; черезъ недѣлю была уже составлена новая карта этой мѣстности.

Въ началѣ апрѣля, Пахтусовъ снарядилъ для описи къ востоку отъ зимовья два отряда: одинъ изъ нихъ, долженъ былъ идти по прибрежному льду восточнаго берега Новой Земли, къ сѣверу отъ Маточкина Шара; другой, описать Маточкинъ Шаръ по южному его берегу, и астрономически связать оба устья пролива. Пахтусовъ хотѣлъ принять на себя исполненіе перваго изъ этихъ назначеній, но слабость глазъ и просьбы Цивольки, убѣдили его, уступить ему труднѣйшую работу. Циволькѣ далъ Пахтусовъ 6 лучшихъ и здоровыхъ матросовъ, съ провизіей на мѣсяцъ. Они взяли эту кладь, съ запасной одеждой и парусинной палаткой на двое саней, нарочно для того приготовленныхъ. Каждый возъ вѣсилъ до 10 пудовъ. Другая партія, подъ начальствомъ Пахтусова, состояла также изъ 7 человѣкъ и имѣла провизіи на двѣ недѣли.

4-го апрѣля, обѣ партіи отправились въ путь. Пройдя безъ описи къ восточному устью Маточкина Шара, онѣ разлучились: Циволька пошелъ къ сѣверу, а Пахтусовъ обратно, съ описью.

Составленная Пахтусовымъ карта Маточкина Шара, показала ширину въ этомъ мѣстѣ Новой Земли, по прямому направленію NO 82°,—83½ версты, а по изгибамъ Шара—95 верстъ; самое узкое мѣсто въ Шарѣ, находится около средины, и составляетъ 300 саженъ.

Циволька описалъ къ 24-му апрѣля часть восточнаго берега Новой Земли, къ сѣверу отъ Маточкина Шара, на 95 верстъ, не входя однакожъ внутрь довольно обширныхъ заливовъ, встрѣчавшихся на пути, и 6-го мая возвратился благополучно къ мѣсту зимовья.

Къ исходу мая, на южныхъ покатостяхъ горъ показалась зелень.



12-го іюня вечеромъ, увидѣли въ морѣ три лодьи, шедшія къ сѣверу, и въ этотъ же день услышали первый громъ.

30-го іюня, послѣ зимовки продолжавшейся 273 дня, Пахтусовъ съ Циволькой и 9 человѣками команды, отправились на карбасѣ *Казаковъ*, съ двумя лодками, къ западному берегу Новой Земли. У зимовья опредѣлены: широта 73° 17′ 40″, долгота 54° 20′ 50″ O отъ гринвича; склоненіе компаса 11° 50′ O-е; наклоненіе магнитной стрѣлки 79° 42′; прикладный часъ 9ч 32м; возвышеніе прилива 3 ф. 6 д.

Фельдшеръ, съ двумя больными и однимъ здоровымъ служителемъ, оставлены были въ зимовьѣ для присмотра за шкуною.

Идучи къ сѣверу отъ Маточкина Шара, Пахтусовъ нашелъ явные слѣды крушенія шкуны *Енисей*, въ губѣ Серебрянкѣ.

8-го іюля, прошли полу-островъ Адмиралтейства, и на слѣдующей день, подходя къ Горбовымъ островамъ, встрѣтили большія поля льда. Карбасъ, не успѣвъ зайти за островъ Берха, принужденъ былъ укрыться, за *стамухи*, по западную сторону сѣвернаго его мыса. Чрезъ нѣсколько часовъ, напоръ льда отъ запада усилился, и якорные канаты карбаса подрѣзало. Тогда онъ перешелъ было за одну большую льдину, но и она не долго его защищала; другія льдины, обойдя ее, стали напирать на карбасъ со всѣхъ сторонъ. Въ этомъ положеніи, принесло его къ прибрежному льду, и тутъ вся сила напора приносимыхъ отъ запада льдинъ, разразилась надъ слабымъ карбасомъ: онъ затрещалъ и черезъ нѣсколько минутъ треснулъ вдоль; вода полилась у обоихъ штевней. Предвидя гибель судна, Пахтусовъ заранѣе приготовился спасать нужнѣйшія вещи: инструменты, журналы, карты, ружья, порохъ были спасены, но сухарей достали весьма мало. Черезъ полъ-часа карбасъ наполнился водой до палубы. Въ это время, вѣтръ сталъ переходить отъ SO къ SW и свѣжѣть: ледъ пришелъ въ движеніе, и сталъ отодвигаться вмѣстѣ съ карбасомъ къ

NW и W. Медлить было нечего. Погрузивъ часть спасенныхъ вещей въ двѣ лодки, потащили ихъ по льдинамъ къ берегу, отстоявшему отъ нихъ на версту, и отдѣленному довольно широкою полыньей.

Подниматься къ сѣверу безъ провизіи нельзя было и думать, а потому стали изготовлять лодки къ обратному плаванію въ Маточкинъ Шаръ. 19-го іюля, явился неожиданно къ потерпѣвшимъ крушеніе промышленникъ Еремин. Онъ пришелъ туда въ эту же ночь на лодьѣ, которую оставилъ въ проливѣ, отдѣляющемъ островъ Берха отъ Личутина. Узнавъ о бѣдственномъ положеніи команды Пахтусова, Ереминъ предложилъ къ услугамъ свою лодью, чтобы на ней все спасенное перевезти въ Маточкинъ Шаръ, какъ скоро кончитъ онъ здѣсь свои промыслы. Между тѣмъ пришла въ проливъ еще одна лодья, промышленника Гвоздарева.

До 1-го августа, Ереминъ занимался промысломъ моржей, проявлявшихся около группы сосѣдственныхъ острововъ, а Пахтусовъ и Циволька описали въ это время на своихъ лодкахъ ближайшую часть берега и острова, и опредѣлили на островѣ Заяцкомъ, въ становищѣ Еремина, широту 75° 54′ 22″, долготу 58° 51′ O-ю.

9-го августа, лодья прибыла въ Маточкинъ Шаръ.

Не смотря на неудачу перваго покушенія, обойти сѣверный предѣлъ Новой Земли отъ запада, Пахтусовъ рѣшился испытать счастіе въ достиженіи этой цѣли чрезъ Маточкинъ Шаръ, и осмотрѣть сѣверо-восточный берегъ, сколько можно было успѣть до исхода августа. Для этого онъ приготовивъ новой карбасъ, взятый съ лодьи промышленника Челузгина, и съ пятью человѣками матросовъ и фельдшеромъ отправился въ путь къ востоку.

По невозможности помѣститься всѣмъ, для обратнаго пути въ Архангельскъ, на шкунѣ, Пахтусовъ приказалъ Циволькѣ,



во время своего отсутствія, погрузить часть вещей экспедиціи на лодьи Еремина и Челузгина, и самому съ 5 человѣками, пересѣсть на одну изъ нихъ, а шкуну оставить въ гавани, подъ надзоромъ двухъ матросовъ, до возвращенія своего изъ предпринятаго путешествія.

15-го августа, Пахтусовъ, пройдя Маточкинымъ Шаромъ къ восточному берегу Новой Земли, пошелъ на карбасѣ вдоль берега, стараясь по возможности, изслѣдывать заливы не осмотрѣнные Циволькой при весенней описи. Такимъ образомъ онъ проникъ къ сѣверо-востоку, до сѣвернаго конца острова, названнаго въ послѣдствіи *Пахтусовымъ*, лежащаго на 35-ть верстъ далѣе того мѣста, гдѣ Циволька прекратилъ работы свои въ апрѣлѣ. Широта сѣверо-восточнаго края сего острова опредѣлена 74° 24′ 18″. Дальнѣйшій край видимаго берега, довольно высокій мысъ, отстоялъ отсюда въ 40 верстахъ и названъ *Дальнимъ*.

Видя невозможность продолжать путь далѣе въ сѣверу, по причинѣ плотно прижатаго къ берегу льда, Пахтусовъ возвратился въ Маточкинъ Шаръ, и 30-го августа прибылъ къ мѣсту зимовья. Здѣсь засталъ онъ еще лодьи не ушедшими....

3-го сентября, шкуна и лодьи вышли изъ гавани, и благополучно прибыли въ Соломбалу, послѣ 440 дней отсутствія. Изъ 17 человѣкъ экипажа экспедиціи, умерло на Новой Землѣ 2 человѣка.

По прибытіи въ Архангельскъ, Пахтусовъ сталъ приводить дѣла экспедиціи въ порядокъ, для отданія полнаго отчета о своихъ дѣйствіяхъ. Непомѣрные труды, перенесенные имъ съ рѣдкимъ самоотверженіемъ, въ продолженіи двухъ экспедицій, разстроили крѣпкое его здоровье, и онъ занемогъ простудною лихорадкою, отъ послѣдствій которой и скончался тою-же осенью, 7-го ноября 1835 года.

Циволька, собравъ всѣ черновые журналы, карты и записки

Пахтусова, прибылъ въ С. Петербургъ въ январѣ 1836 года, гдѣ и окончилъ отчетъ, начатый Пахтусовымъ, и составилъ карты описанной ими части Новой Земли.

Препятствія отъ льдовъ, встрѣченныя Пахтусовымъ съ восточной и западной сторонъ Новой Земли, не допустили его проникнуть далѣе къ сѣверу, и обойти островъ, и слѣдовательно главная цѣль экспедиціи осталась недостигнутою; однако польза ею принесенная очевидна: наука пріобрѣла обстоятельныя свѣдѣнія о странѣ столь мало извѣстной, а промышленники, по слѣдамъ Пахтусова, смѣлѣе стали посѣщать сѣверные предѣлы этого пустыннаго острова.

Подробное описаніе дѣйствій этой экспедиціи и результаты ею полученные, помѣщены въ II части Записокъ Гидрографическаго Департамента, и тамъ же на стр. 412 — 419 біографія Пахтусова. —

(Продолженіе впредь).

—

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ОТЧЕТА МОРСКАГО КАДЕТСКАГО КОРПУСА ЗА 1853 ГОДЪ

Въ минувшемъ 1853 году Морской Кадетскій Корпусъ былъ осчастливленъ новымъ знакомъ Монаршаго благоволенія. — Гюйсъ взятаго въ плѣнъ, пароходомъ *Владиміръ,* Египетскаго парохода *Первасъ-Бахри* Государь Императоръ пожаловалъ Корпусу. Нынѣ гюйсъ этотъ, вмѣстѣ съ Турецкимъ флагомъ, взятымъ кораблемъ *Александръ Невскій* въ Наваринскомъ сраженіи, и въ 1827 году пожалованнымъ Корпусу, украшаютъ столовый Корпусный залъ.

Число обучающихся въ Корпусѣ. Всѣхъ обучающихся въ теченіи года было 572 человѣка, въ томъ числѣ въ офи-



церскихъ классахъ 29, въ курсахъ гардемаринскомъ 197 и въ кадетскомъ 346.

Ходъ ученія. Классныя занятія воспитанниковъ продолжались обыкновеннымъ порядкомъ по существующимъ программамъ для каждаго курса и отдѣленія. Ученье въ классахъ предъ кампаніей прекращено 27 мая, а открыто послѣ кампаніи 25 августа. — Главное вниманіе обращено было на предметы до мореплаванія относящіеся. Сверхъ того, въ семъ году всѣ безъ исключенія гардемарины и кадеты стали обучаться Французскому и Англійскому языкамъ, а Нѣмецкому — желающіе, получившіе дома основательныя познанія въ семъ языкѣ; также введено въ гардемаринскихъ классахъ преподаваніе Россійскаго Законовѣдѣнія, съ примѣненіемъ преимущественно къ Морскому законодательству.

Сравнительный успѣхъ въ изученіи морскихъ наукъ, выраженный среднимъ балломъ цѣлаго выпуска, есть слѣдующій:

	выпускъ. 1852 г.		выпускъ 1852 г.
Навигація	8, 71	—	9, 53
Астрономія	9, 12	—	8, 16
Теорія Кораблестроенія	8, 24	—	7, 90
Корабельная Архитектура	8, 15	—	7, 74
Морская Эволюція	8, 09	—	8, 68
Морская Практика	8, 68	—	8, 55
Морская съемка	8, 13	—	6, 99
Практическая Механика	8, 03	—	7, 41
Артиллерія	8, 06	—	7, 74
	при 66 воспит.		при 51 воспит.

Съ перваго взгляда кажется, что въ 1853 году общій успѣхъ въ изученіи морскихъ наукъ былъ слабѣе, чѣмъ въ 1852 году; но разсмотрѣвъ внимательнѣе результаты, видимъ, что это

произошло *во первыхъ:* отъ того, что экзаменъ въ 1853 году былъ несравненно строже экзамена предъидущаго года; *во вторыхъ,* въ 1853 году не включены баллы четырехъ самыхъ лучшихъ гардемариновъ, находящихся въ кампаніи на фрегатѣ «Паллада,» отмѣтки которыхъ значительно бы возвысили среднiй выводъ; и наконецъ *въ третьихъ,* по случайному стеченію обстоятельствъ, въ выпускѣ 1853 года было около четвертой части такихъ гардемариновъ, которые нѣсколько разъ, въ предъидущихъ курсахъ, не выдерживали экзамена, чего не было въ 1852 году. Но за всѣмъ тѣмъ въ нѣкоторыхъ предметахъ, какъ напримѣръ въ Навигаціи, въ Морскихъ Эволюціяхъ, успѣхъ значительно болѣе, а въ Морской Практикѣ почти одинаковъ съ предъидущимъ годомъ, и потому можно сказать, что экзаменъ прошедшаго года представляетъ нѣкоторое улучшеніе.

Руководства въ классахъ. — Для употребленія въ классахъ корпуса, вышла въ семъ году *Геометрія* соч. Капитанъ-Лейтенанта Веселаго; печатаются для той же цѣли *Астрономія* соч. Лейтенанта нынѣ Полковника Зеленаго, вторымъ изданіемъ; *Алгебра* соч. Капитанъ-Лейтенанта Буцкаго, — и *Курсъ Всеобщей Исторіи,* составляемый учителемъ корпуса, Надворнымъ Совѣтникомъ Прохоровымъ. — Всѣ сіи сочиненіи разсмотрѣны и разсматриваются первоначально въ Комитетѣ корпуса, а потомъ печатаюся съ одобренія общей цензуры.

Ходъ ученья практическаго. Чтобы упрочить себѣ познанія, пріобрѣтаемыя въ классахъ, воспитанники всѣхъ курсовъ, по возможности, пріобучались прилагать свои знанія къ практикѣ. — Обучающіеся Корабельной Архитектурѣ, изучали ее по коллекціи моделей, находящихся въ корпусномъ музеумѣ, — разбирали и собирали, находящуюся въ столовомъ залѣ корпуса, модель фрегата *Президентъ,* — и на плацу чертежнаго класса занимались разбивкою чертежей гребныхъ судовъ. Не-



обходимые при преподаваніи физическіе опыты дѣлались въ классахъ или физическомъ кабинетѣ. — Въ Практической Механикѣ, особенно по части пароходства, воспитанники получали свѣдѣнія изъ моделей по этому предмету. — Пособіемъ къ классному преподаванію—Фортификаціи, служили модели различныхъ системъ строенія крѣпостей, а Артиллеріи — коллекціи орудій, въ маломъ видѣ находящихся въ корпусномъ музеумѣ, а также пушка и каронада въ столовомъ залѣ, гдѣ гардемарины занимались практически артиллерійскимъ ученьемъ и прицѣливаньемъ. — Сверхъ того всѣ воспитанники обучались такелажной работѣ, въ устроенномъ для того классѣ, подъ надзоромъ офицера, и по указаніямъ унтеръ-офицеровъ гвардейскаго экипажа; а кадеты резервной роты, подъ надзоромъ своего командира, пріучались къ дѣйствію парусами и снастями на модели брига *Паваринъ*. Но лучшую школу для изученія всѣхъ морскихъ наукъ и особенно Морской Практики представляли морскія кампаніи, какъ мичмановъ офицерскаго класса, такъ гардемариновъ и кадетовъ.

Кампанія мичмановъ офицерскаго класса. Мичмановъ сего класса въ кампаніи 1853 года находилось: на учебной эскадрѣ Корпуса 6-ть, на судахъ Балтійскаго флота 16-ть и при съёмкѣ морскихъ береговъ 1, всего 23. Во время кампаніи они исправляли: на Корпусной эскадрѣ и на судахъ Балтійскаго флота всѣ обязанности Корпуснаго офицера, въ отношеніи къ воспитанникамъ, и сверхъ того всѣ обязанности флотскаго офицера.

Кампанія гардемариновъ на судахъ Балтійскаго флота. Согласно Высочайше утвержденной программѣ плаванія судовъ Балтійскаго флота, гардемарины, въ числѣ 87 человѣкъ, лѣтомъ 1853 года, сдѣлали первую половину кампаніи на судахъ 2-й, а вторую — на судахъ 3-й флотской дивизій. — Находясь въ кампаніи, они постоянно были заняты изученіемъ слу-

жбы и занятіями по оной: вели журналъ счисленія пути корабля, дѣлали астрономическія наблюденія, обучались дѣйствію артиллерійскихъ орудій, управленію кораблемъ и такелажной работѣ, во время якорной стоянки начальствовали гребными судами; — вообще они были свидѣтелями и по возможности участниками работъ, какія только производились на судахъ. — Старшіе гардемарины, представленные къ производству въ мичмана, чтобы предварительно уже ознакомиться съ кругомъ лицъ и требованій будущей ихъ службы, размѣщены были, по возможности, по тѣмъ кораблямъ и командамъ, куда предназначено ихъ выпустить. — Кампанія продолжалась съ 10-го іюня по 12-е сентября.

Кампанія на учебной эскадрѣ корпуса. — На этой эскадрѣ, состоящей изъ фрегатовъ: *Надежда, Вѣрность, Отважность* и *Постоянство,* всѣхъ воспитанниковъ было 413 человѣкъ,—въ томъ числѣ гардемариновъ 30-ть и кадетовъ 383. Кампанія продолжалась съ 9-го іюня по 13 августа. — Кадеты, во время плаванія, по силамъ и возможности, исполняли всѣ матроскія работы, какъ то: ставили и крѣпили паруса, брали рифы, поднимали якорь и проч., на якорѣ обучались греблѣ и управленію шлюпокъ подъ парусами. Сверхъ того кадеты старшаго курса бросали лагъ, замѣчали курсы, брали пеленги, вели журналъ, дѣлали счисленіе и прокладывали на картѣ; — младшихъ же курсовъ кадеты изучали названія и употребленіе всѣхъ предметовъ, входящихъ въ вооруженіе судовъ; компасъ и исправленіе румбовъ; вообще всѣ занимались, по возможности, повтореніемъ наукъ, пройденныхъ въ Корпусѣ, и артиллерійскимъ ученьемъ у орудій малаго калибра.

Гардемарины, бывшіе на учебной эскадрѣ, и преимущественно предназначенные изъ нихъ въ дальній вояжъ, съ мичманами офицерскаго класса, находившимися на эскадрѣ, занимались на Петергофской обсерваторіи астрономическими и магнитными



наблюденiями и по этимъ наблюденiямъ производили вычисленiя такъ, что можно твердо надѣяться, что они въ морѣ и на берегу будутъ въ состоянiи точно и отчетливо дѣлать всякаго рода наблюденiя.

Прiобрѣтенiя по части теоретическаго и практическаго обученiя. Для употребленiя въ классахъ и для практическихъ работъ въ Петергофѣ, прiобрѣтены покупкою: Нивелиръ, въ ящикѣ съ двумя рейками на штативѣ, съ ахроматическимъ приближнымъ стекломъ; Мюнхенская мензула съ алидадою, компасомъ, готовальною, вилкою, аршинною доскою съ кожаннымъ чехломъ; Кипрегель съ дiоптрами въ ящикѣ; Буссоль Шмалкалдера съ палкою и ящикомъ; Эклиметръ съ палкою и футляромъ; цѣпь съ кольями и 2-мя палками. — *Библiотека* корпусная покупкою и подарками обогатилась 100 сочиненiями въ 400 томахъ. — *Обсерваторiя* прiобрѣла: призматическiй кругъ Пистора, уровень къ теодолиту и два микроскопа. — *Въ Физическiй Кабинетъ* вновь сдѣланы: модель гальваническаго телеграфа для одной станцiи; модель прибора дисгалваническаго освѣщенiя; фальшивый барометръ съ постоянною шкалою; два соленоида—обверченные одинъ тонкою, а другой толстою проволокою; батарея съ доскою ясеневаго дерева для четырехъ паръ; термоэлектрическая пара со стрѣлкой. — *Въ Музеумъ* подарены: компасъ капитана Нэпира, означающiй курсы шпилькою; компасъ Японскiй отъ начальника Сѣверо-Американскихъ колонiй Розенберга; модель шхуны *Америка* отъ князя А. Лобанова-Ростовскаго; модель канонерской лодки, употребляемой на Вислѣ, построенной Флигель-Адъютантомъ Глазенапомъ; дiаметральные разрѣзы Американскаго парохода и парусанаго судна; изъ Артиллерiйскаго Департамента Морскаго Министерства: коллекцiя артиллерiйскихъ снарядовъ и вещей въ 22-хъ видахъ и 65-ти экземлярахъ; Его Императорскимъ Высочествомъ, Шефомъ Корпуса — двѣ челюсти кита, — и часы, сдѣланные

Ярославскимъ часовымъ мастеромъ Львомъ Нечаевымъ, показывающіе: годъ по високосѣ, мѣсяцъ, число, часъ, минуты и секунды времени, — уравненіе времени, продолженіе дня и ночи, часъ восхожденія и захожденія солнца.

Типографія корпуса принимая частныя работы и напечатавъ изъ нихъ 193 листа въ 174 т. экземплярахъ, — напечатала сверхъ того для корпуса 68 листовъ въ 65.940 экземплярахъ.

Минувшій годъ, относительно *нравственнаго поведенія* воспитанниковъ, оказался вообще благопріятенъ. О четырехъ гардемаринахъ, отправленныхъ въ прошломъ году на фрегатѣ Паллада въ дальній вояжъ, а въ семъ году удостоенныхъ производства въ мичманы, получены одобрительныя извѣстія, какъ о поведеніи ихъ, такъ и объ усердіи къ изученію всѣхъ предметовъ, касающихся обязанностей моряка. — Похвальные отзывы получены также отъ Начальниковъ Дивизій и Командировъ судовъ о гардемаринахъ, находившихся въ кампаніи на судахъ Балтійскаго флота, равно какъ и объ отправленныхъ въ дальній вояжъ. — Въ минувшемъ году *семь* человѣкъ кадетъ переведено изъ корпуса въ армію юнкерами; потому что достигнувъ свыше 16-ти лѣтняго возраста, они оказались неспособными къ службѣ на морѣ.

По физическому воспитанію. — Начальство корпуса старалось доставлять воспитанникамъ средства, способствующія сохраненію здоровья, развитію тѣлесной силы и достиженію необходимой для моряка ловкости и проворства.

Распредѣленіе времени и занятій въ теченіи сутокъ для гардемариновъ и кадетъ было слѣдующее:

На сонъ . . . . $7\frac{1}{2}$ часовъ.
— одѣванье, умыванье, молитву и завтракъ по утру . . . . $1\frac{1}{2}$ — —
— вечернюю молитву и раздѣванье. . . . $\frac{1}{2}$ — —

На ученье въ классахъ	6	часовъ
— фронтовое ученье, гимнастическія упражненія и проч.	2	— —
— повтореніе уроковъ	2	— —
— обѣдъ и ужинъ	$1\frac{1}{2}$	— —
— отдохновеніе и игры	3	— —
	24	часа.

Подробное распредѣленіе времени воспитанниковъ, съ утра до вечера, въ образѣ ихъ жизни, въ теченіи сутокъ, есть слѣдующее:

1. Въ $5\frac{1}{2}$ часовъ утра, воспитанники, по барабану, встаютъ отъ сна. Дежурный унтеръ-офицеръ, фельдфебель, а равно и старшіе унтеръ-офицеры въ отдѣленіяхъ, встаютъ первые; будятъ воспитанниковъ своихъ отдѣленій, и наблюдаютъ за тѣмъ, чтобъ всѣ, безъ исключенія, вставали и одѣвались проворно; о требующихъ понужденія тотчасъ доводятъ до свѣдѣнія дежурнаго офицера. Правило это простирается и на резервную роту, кромѣ того, что она встаетъ получасомъ позже, т. е. въ 6 часовъ, по особой повѣсткѣ барабаномъ.

2. Въ $^1/_4$ 7 часа, вставанье, одѣвавье и умыванье должны быть совершенно кончены; за тѣмъ старшіе унтеръ-офицеры ведутъ свои отдѣленія въ сборную залу; рота строится во фронтъ; старшіе унтеръ-офицеры, каждый въ своемъ отдѣленіи, предварительно осматриваютъ исправность воспитанниковъ; замѣченныя неисправности должны быть исправлены безъ отговорки каждымъ воспитанникомъ. Окончивъ смотръ, унтеръ-офицеры рапортуютъ фельдфебелю о состояніи отдѣленій, а фельдфебель о состояніи всей роты дежурному офицеру, который вновь всѣхъ осматриваетъ. — Когда случатся чувствующіе себя нездоровыми, они отправляются въ лазаретъ, въ назначенное для того время, и предписаннымъ на то особымъ порядкомъ.

3. Въ $1/_2$ 7-го часа, бьетъ барабанъ. — Воспитанникъ, дежурный въ залѣ, читаетъ въ слухъ всей ротѣ, громко и ясно, положенныя утреннія молитвы; а въ нѣкоторыхъ ротахъ, по заведенному издавна порядку, молитва поется всѣми воспитанниками. По окончаніи молитвы, получаютъ завтракъ.

4. Въ каждомъ отдѣленіи назначается ежедневно дежурный кадетъ, который обязанъ, во время пребыванія воспитанниковъ въ ротѣ, безвыходно быть въ отдѣленіи, смотрѣть за чистотою и порядкомъ въ покоѣ, знать сколько кадетъ на лицо и въ расходѣ, и смѣняться въ одно время съ дежурнымъ унтеръ-офицеромъ по ротѣ, у котораго онъ состоитъ въ вѣдѣніи. Новые дежурные унтеръ-офицеры и кадеты являются новымъ дежурнымъ офицерамъ въ рекреаціонномъ залѣ, передъ повѣсткою въ классы.

5. Послѣ завтрака, гардемарины и кадеты 3-хъ старшихъ ротъ до $3/_4$ 8-го часа занимаются въ ротномъ залѣ приготовленіемъ къ слѣдующимъ урокамъ, подъ надзоромъ дежурныхъ офицеровъ; тоже самое дѣлаютъ и кадеты резервной роты, отъ $7^1/_2$ до 8 часовъ. За 15 минутъ до 8-ми часовъ бьютъ повѣстку. Рота немедленно беретъ свои классныя вещи и становится во фронтъ по порядку классныхъ номеровъ; унтеръ-офицеры и фельдфебель, равно какъ и дежурный офицеръ, строго наблюдаютъ, чтобы, кромѣ больныхъ, воспитанники всѣ были на лицо и въ ротѣ никто не оставался; притомъ они напоминаютъ, чтобы всѣ имѣли нужныя для классовъ книги, тетради и т. п., и чтобы книгъ постороннихъ никто при себѣ не имѣлъ. — Все это должно быть исправлено въ 10-ть минутъ; за 5-ть минутъ до 8-ми часовъ, рота, по барабану, идетъ при своемъ дежурномъ офицерѣ въ классы. Между тѣмъ дежурный офицеръ рапортуетъ о состояніи роты дежурному по корпусу штабъ-офицеру. Въ 8 часовъ приходятъ учители и преподаваніе начинается.



6. За 5 минутъ до половины 10-го часа, дается знакъ барабаномъ къ перемѣнѣ классовъ, и воспитанники могутъ, на 10 минутъ, выходить изъ классовъ въ корридоръ; по истеченіи 10-ти минутъ, бьютъ классный сборъ, и воспитанники немедленно садятся по мѣстамъ.

7. Въ 11 часовъ выходятъ изъ классовъ; становятся по ранжиру во фронтъ; идутъ въ роты при своихъ дежурныхъ офицерахъ; кладутъ классныя вещи по мѣстамъ; оправляются, чистятся и завтракаютъ.

8. Время отъ $1/2$ 12-го до $3/4$ 1-го часа пополудни, проходитъ въ фронтовомъ ученьи, или въ занятіяхъ, какія особыми распоряженіями назначены, какъ-то: гимнастика, такелажная работа, фехтованье и проч.

9. Послѣ ученья, ефрейторы, каждый въ своемъ участкѣ, осматриваютъ комоды воспитанниковъ и наблюдаютъ,-чтобъ книги и тетради были уложены въ порядкѣ. Въ это же время и отдѣленные офицеры повѣряютъ, хотя разъ въ недѣлю, всѣ ли классныя вещи у кадетъ исправны, и внесены ли они въ реэстры, за ихъ подписью хранящіеся всегда въ комодѣ, на самомъ видномъ мѣстѣ.

10. Въ исходѣ 1-го часа, каждая рота строится во фронтъ, и расчитывается сначала по дивизіонному расчету, а потомъ по расчету столовъ, со своими старшими и подстаршими въ оныхъ, дабы идти, послѣднимъ порядкомъ, въ столовый залъ къ обѣду. — Когда всѣ роты въ залѣ соберутся и установятся, тогда по знаку, данному барабаномъ, весь корпусъ, поетъ молитву. Молитва пропѣта; воспитанники, по барабану, садятся на мѣста и обѣдаютъ. Обѣдъ кончился. Воспитанники по барабану, вставъ съ мѣстъ, но не выходя изъ-за столовъ, поютъ положенную послѣ стола молитву, прежнимъ порядкомъ; по второму барабану, роты выходятъ изъ за столовъ, строятся и идутъ

по командѣ, сначала гардемаринская, за нею 1-я, потомъ 3-я, за нею резервная и наконецъ 2-я кадетскія роты.

11. Время отъ обѣда до 3-хъ часовъ, когда не будетъ особаго распоряженія, назначается собственно на игры.

12. За 15-ть минутъ до 3-хъ часовъ, рота, по барабану, беретъ классныя вещи, становится во фронтъ на смотръ, который происходитъ тѣмъ же порядкомъ, какъ предписано выше, для утреннихъ классовъ. Въ 3 часа, по барабану, идутъ въ классы.

13. За 5 минутъ до половины 5-го часа, дается знакъ барабаномъ къ перемѣнѣ классовъ, которая происходитъ точно также, какъ выше сказано о перемѣнѣ утреннихъ классовъ.

14. Въ 6-ть часовъ, классы кончаются; рота, уложивъ порядкомъ свои классныя вещи и оправившись, по возвращеніи въ покои, строится; раздаютъ булки.

Для порядка, въ строю должны быть непремѣнно всѣ кадеты и гардемарины.

15. Седьмой часъ, назначается на произвольныя занятія, не требующія того, чтобъ сидѣть на одномъ мѣстѣ, и не нарушающія порядка. Восьмой часъ, въ зимнее время, назначается на учебныя занятія; а лѣтомъ, когда станетъ тепло и свѣтло, 8-й часъ воспитанники могутъ проводить на дворѣ; но за то послѣ ужина, 10-й часъ, долженъ быть употребленъ для занятій. 7-й и 8-й часъ, одинъ разъ въ недѣлю, назначаются каждой ротѣ для танцовальнаго класса. Въ эти же часы, бываетъ, по особому назначенію, классъ церковнаго пѣнія, и музыки.

16. Въ 8 часовъ, роты идутъ въ столовый залъ для ужина; сборъ къ ужину, самый ужинъ и выходъ изъ зала происходитъ точно также, какъ назначено для обѣда.

20. По выходѣ изъ зала послѣ ужина, рота становится во фронтъ; старшіе унтеръ-офицеры перекликаютъ свои отдѣленія,



и рапортуютъ объ нихъ фельдфебелю; фельдфебель, повѣривъ ряды, рапортуетъ о состоянiи роты дежурному офицеру; читаютъ Высочайше, или особо отданные по корпусу приказы, затѣмъ рота слушаетъ вечернiя, положенныя предъ сномъ, молитвы, которыя читаетъ воспитанникъ дежурный въ залѣ (или же молитва поется всею ротой).

18. Послѣ ужина воспрещаются всякiя отлучки изъ роты. Въ десятомъ часу, желающiе, въ рекреацiонныхъ залахъ, занимаются приготовленiемъ къ классамъ; остальные, по произволу, занимаются чѣмъ хотятъ, а уставшимъ дозволяется ложиться спать. Переходить послѣ переклички, къ своимъ товарищамъ изъ одного отдѣленiя въ другое, запрещается. Въ 10 часовъ, рота ложится спать. Желающимъ не воспрещается. *а*) заниматься и одиннадцатый часъ, но не дольше 11-ти часовъ; б) вставать для занятiй въ 4 часа утра.

Распредѣленiе времени для дней воскресныхъ и праздничныхъ. — Въ дни воскресные и праздничные, наблюдается слѣдующее:

1. Наканунѣ всякаго воскреснаго и праздничнаго дня, въ который по приказамъ директора, воспитанники освобождаются отъ обученiя въ классахъ, въ 7 часовъ вечера, по барабану, они идутъ въ церковь, для слушанiя всенощнаго бдѣнiя.

2. Въ воскресные и праздничные, и вообще, въ свободные отъ ученiя въ классахъ дни, встаютъ отъ сна въ 6 часовъ; молитва и завтракъ въ 7 часовъ.

3. Въ тѣ праздники, когда назначенъ бываетъ разводъ съ церемонiей, передъ обѣдней дѣлается репетицiя взводу, назначенному въ парадировку, въ полной парадной формѣ, и также представляются воспитанники, назначенные для посылокъ къ Государю Императору.

4. Въ 10 часовъ, воспитанники, по барабану, идутъ въ строевомъ порядкѣ для слушанiя литургiи въ церковь.

5. Въ церкви становятся, по заведенному порядку: впереди резервная, и за нею прочія роты, и ранжируются такъ, чтобы воспитанники меньшаго роста стояли впереди, а большаго за ними.

6. Изъ церкви, никто, до самаго конца службы, не увольняется; за этимъ строго наблюдаютъ дежурные офицеры; а потому лица, явившіяся во время молитвы и желающія взять воспитанника въ отпускъ, должны ожидать ея окончанія.

7. Хоръ воспитанниковъ избранныхъ для церковнаго пѣнія во время литургіи, долженъ быть весь на лицо. — Въ вознагражденіе же тѣмъ, которые должны будутъ для того являться изъ отпуска, дозволяется опоздать одинъ часъ.

Состояніе здоровья воспитанниковъ въ 1853 году было особенно удовлетворительно. — Появившаяся въ семъ году на 30 воспитанникахъ краснуха, имѣвшая сходство съ скарлатиною, прекращена благополучно; а скарлатина, открывшаяся въ половинѣ декабря на 1-мъ воспитанникѣ, имѣетъ также благопріятный исходъ. — Всѣхъ вообще въ корпусномъ лазаретѣ минувшимъ годомъ пользовано было воспитанниковъ 745 человѣкъ, выздоровѣло 732, умершихъ небыло, и къ 1-му января сего 1854 года осталось 13.

Лѣченье внѣ корпуса. Воспитанники, одержимые золотушными и другими хроническими болѣзнями, въ продолженіи нынѣшняго лѣта, по примѣру прошлаго, пользовались на островѣ Эзелѣ. — Изъ 22 человѣкъ больныхъ, туда отправленныхъ, 6-ть возвратились здоровыми, 9-ть получили значительное облегченіе, а 7-мъ возвратились въ томъ же положеніи.

Часть хозяйственная. Починки и постройки. — Въ истекшемъ году производились необходимыя, весьма значительныя постройки, капитальныя и другія ремонтныя работы; вновь переложены по корпусу подземельныя трубы; на паровой машинѣ, въ стирочной, нѣкоторыя части наружныхъ стѣнъ, по-



страдавшія отъ сырости, сломаны и возведены вновь, полъ перестланъ лещадной плитой, и вмѣсто деревянныхъ оконныхъ рамъ, поставлены въ стирочной и сушильной по 6-ти желѣзныхъ; на все это употреблено до 7,429 рублей.

На сахарномъ дворѣ по 11-ой линіи, каменный флигель, принадлежавшій гардемаринской и 1-ой кадетской ротамъ, сломанъ, вчернѣ вновь выстроенъ со сводами въ подвалѣ и арками въ двухъ этажахъ и покрытъ желѣзомъ; употреблено на сію постройку до 12,535 рублей.

Главный фасадъ корпуса по набережной покрытъ новымъ желѣзомъ, на что вышло до 6,317 рублей.

На хлѣбномъ дворѣ, въ старой пекарной и надъ ней, въ классахъ резервной роты, печи, полы, балки, крыша, стропила и переборки сломаны и выстроены вновь; классы готовы, изъ пекарной сдѣланъ вчернѣ рекреаціонный залъ для 4-ой кадетской роты со сводами, на протяженіи 14-ти, и ширины 5-ти саженъ.-Тутъ же устроена вновь чугунная лѣстница; на что употреблено до 4,854 рублей.

На фонъ-Дезинскомъ дворѣ, на мѣстѣ Типографіи, устроена пекарня съ чугунною печью для печенія хлѣбовъ, и къ ней проведенъ отъ паровой машины чрезъ дворъ желѣзный приводъ для механической мѣсильной; стѣны въ пекарнѣ обложены изразцами, полы выстланы лещадной плитой и выведена высокая дымовая труба, — а типографія переведена въ казарму нижнихъ чиновъ лазаретной команды и въ ней печи передѣланы, полы настланы новые, поставлены переборки и вновь выбучены подъ станками фундаменты; на все это употреблено до 8,740 рублей.

Всего по постройкамъ и починкамъ употреблено до 48,876 рублей.

Состояніе суммъ. Въ теченіи 1853 года на жалованье всѣхъ чиновъ, содержаніе столомъ воспитанниковъ, обмундированіе и бѣлье, на учебныя пособія, содержаніе дома, лазарета,

на отопленіе и освѣщеніе и прочія по штату и табели издержки, относящіяся къ 1853 году, какъ для казенныхъ воспитанниковъ, такъ и для пенсіонеровъ употреблено всего 137,805 р. $76^{1}/_{2}$ к.

Раздѣливъ эту сумму на число воспитанниковъ, (коихъ среднимъ числомъ было 545 человѣкъ) сложность содержанія каждаго обошлась въ годъ по 252 р. $85^{5}/_{7}$ к.

Но если исключить сверхъ штатныя издержки, употребленныя на жалованье для преподавателей въ офицерскомъ классѣ, (на коихъ жалованья штатомъ корпуса не положено) до 7000 руб; то содержаніе воспитанника стоитъ въ годъ по 240 р. 1 к.—

Правила пріема. Въ морской кадетскій корпусъ принимаются кандидатами не моложе 6-ти лѣтъ:

1. Дѣти флотскихъ офицеровъ и офицеровъ морской артиллеріи, состоящихъ въ службѣ, а преимущественно убитыхъ и раненыхъ въ сраженіяхъ, или погибшихъ на службѣ въ морѣ.

2. Дѣти чиновниковъ, воспитывавшихся въ корпусѣ, служившихъ во флотѣ офицерами и вышедшихъ въ отставку, или перешедшихъ въ другую службу.

3. Дѣти природныхъ дворянъ, внесенныхъ въ 4-ю, 5-ю и 6-ю части дворянской книги.

4. Дѣти дворянъ Великаго Княжества Финляндскаго и Губерній: Эстляндской, Лифляндской и Курляндской, имѣющихъ доказательства на дворянство за сто лѣтъ и болѣе.

5. Дѣти дворянъ Царства Польскаго, дворянское происхожденіе которыхъ, по разсмотрѣніи, гдѣ слѣдуетъ, документовъ, будетъ доказано и при томъ соображено корпуснымъ начальствомъ съ правилами, означенными въ 3-ей статьѣ.

6. Вообще дѣти особъ не ниже, какъ въ 4-мъ классѣ состоящихъ.

Пріемъ пенсіонеровъ. — Сверхъ казеннокоштныхъ кадетъ,



принимаются также и своекоштные (пенсіонеры), на слѣдующихъ основаніяхъ:

1. Пенсіонерами поступаютъ недоросли изъ числа тѣхъ, кои числятся по Морскому Корпусу кандидатами; при этомъ наблюдаются всѣ постановленія, какія существуютъ по Корпусу относительно происхожденія, возраста и познаній принимаемыхъ, — и вообще, въ отношеніи къ воспитанію и службѣ, пенсіонеры состоятъ на правахъ казеннокоштныхъ кадетъ корпуса.

2. За содержаніе взимается по триста рублей серебромъ въ годъ съ каждаго.

3. Плата получается за годъ впередъ, въ началѣ каждаго года, покуда кандидатъ будетъ состоять пенсіонеромъ; и требуется при томъ стороннее поручительство въ исправномъ ея доставленіи.

4. Пенсіонеръ не исключается изъ списка кандидатовъ и удерживаетъ свою очередь къ поступленію въ комплектъ.

5. Какъ скоро приходитъ его очередь, пенсіонеръ становится казеннокоштнымъ воспитанникомъ и плата за него прекращается.

6. Если пенсіонеръ, какимъ бы то ни было образомъ выбудетъ изъ корпуса прежде истеченія первой половины года, считая со дня поступленія его въ оный, то изъ платы, внесенной за содержаніе его въ корпусѣ въ теченіи года, возвращается половина; если же это случится во второй половинѣ года, то ничего не возвращается.

Экзаменъ при поступленіи. Кандидаты, поступающіе въ Морской Кадетскій Корпусъ, должны удовлетворять слѣдующимъ условіямъ:

1. Кандидаты, вызываемые корпусомъ для помѣщенія въ комплектъ воспитанниковъ, принимаются не моложе 10-ти и не старѣе 15-ти лѣтъ.

2. Поступающій долженъ быть совершенно здоровъ, не имѣть

ни какихъ тѣлесныхъ недостатковъ, расположенія къ золотушной и другимъ болѣзнямъ, и представить свидѣтельство о привитіи оспы.

3. Каждый поступающій кандидатъ непремѣнно обязанъ по русски читать бѣгло и правильно, и хорошо писать по диктовкѣ.

4. Кромѣ этого, десяти и одиннадцати-лѣтніе должны знать:

Въ Законѣ Божіемъ: Краткій Катихизисъ, то есть, Символъ Вѣры, молитву Господню и заповѣди, съ изъясненіемъ.

Въ Ариѳметикѣ: четыре главныя дѣйствія надъ цѣлыми числами, то есть, сложеніе, вычитаніе, умноженіе и дѣленіе.

Читать на одномъ изъ иностранныхъ языковъ.

5. Двѣнадцати-лѣтніе должны знать все предъидущее, и и сверхъ того:

Въ Законѣ Божіемъ: Краткую Священную Исторію.

Въ Ариѳметикѣ: сложеніе, вычитаніе, умноженіе, дѣленіе простыхъ и десятичныхъ дробей и дѣйствія надъ именованными числами.

Въ Русскомъ языкѣ: часть грамматики о склоняемыхъ частяхъ рѣчи.

Въ Географіи: общее обозрѣніе Европы.

Въ Исторіи: обозрѣніе главнѣйшихъ происшествій Русской Исторіи.

Бѣгло и правильно читать на одномъ изъ иностранныхъ языковъ.

6. Тринадцати-лѣтніе должны знать все предъидущее, и сверхъ того:

Въ Законѣ Божіемъ: Священную Исторію Ветхаго Завѣта до правленія Саула.

Въ Математикѣ: всю Ариѳметику, Алгебру до рѣшенія уравненій.

Въ Географіи: общее обозрѣніе всѣхъ частей свѣта.

Въ Русскомъ языкѣ: первую часть Грамматики.



Въ Исторіи: Древнюю Всеобщую Исторію, кромѣ Греціи и Рима.

Умѣть нѣсколько переводить съ иностраннаго языка на русскій.

7. Четырнадцатилѣтніе должны знать все предъидущее, и сверхъ того:

Въ Законѣ Божіемъ: кончить Исторію Ветхаго Завѣта.

Въ Математикѣ: два отдѣленія Геометріи, то есть, о линіяхъ и площадяхъ; Плоскую Тригонометрію до рѣшенія треугольниковъ, Алгебру до рѣшенія квадратныхъ уравней включительно.

Въ Исторіи: Древнюю, Греческую и Римскую Исторію.

Въ Географіи: подробное изложеніе всѣхъ частей свѣта, кромѣ Европы.

Въ Русскомъ языкѣ: вторую часть Грамматики, по диктовкѣ писать правильно.

Совершенно понимать читанное на одномъ изъ иностранныхъ языковъ, и писать хорошо по диктовкѣ.

8. Пятнадцатилѣтніе должны знать:

Въ Законѣ Божіемъ: Священную Исторію Ветхаго и Новаго Завѣта.

Въ Математикѣ: Ариѳметику, Геометрію, Плосскую и Сферическую Тригонометріи и элементарную Алгебру.

Въ Исторіи: Древнюю и Среднюю Исторіи.

Въ Географіи: подробную Географію всѣхъ частей свѣта.

Въ Русскомъ и одномъ иностранномъ языкѣ всю Грамматику, и хорошо переводить съ иностраннаго языка на русскій. (*)

Учебные предметы гардемаринскаго курса: Законъ Божій, Навигація, Аналитическая Геометрія, Начертательная Геометрія, Статика, Динамика, Астрономія, Теорія Кораблестроенія, Практическая Механика, Физика, Морская съемка, Мор-

---

(*) ***Примѣчаніе.*** **Иностранные языки здѣсь разумѣются: Французскій, Англійскій и Нѣмецкій.**

ская Эволюція, Морская Практика, Корабельная Архитектура, Артиллерія, Фортикація, Законовѣдѣніе, Исторія, Географія; языки: Русскій, Французскій, Англійскій, а для нѣкоторыхъ Нѣмецкій; и Рисованіе.

Кадетскаго курса: Законъ Божій, Ариѳметика, Алгебра, Геометрія, Плоская и Сферическая Тригонометріи, Исторія, Географія, Русскій, Французскій и Англійскій языки, Рисованіе и Чистописаніе.

Офицерскіе классы. Преподаваніе въ офицерскихъ классахъ шло успѣшно по прежнимъ программамъ; всѣ мичмана старшаго и средняго классовъ выдержали очень хорошо экзаменъ. Изъ семи человѣкъ старшаго класса—шесть удостоились производства въ лейтенанты, седьмаго, — перваго по экзамену, постигла смерть во время кампаніи. Изъ тринадцати мичмановъ младшаго класса—десять переведены въ средній классъ, одинъ оставленъ въ младшемъ классѣ и двое отосланы къ своимъ экипажамъ. Изъ произведенныхъ гардемариновъ въ мичмана, десять лучшихъ по наукамъ и поведенію назначены въ младшій офицерскій классъ.

Сравненіе экзаменовъ, выпускныхъ офицерскихъ, классовъ 1852-го и 1853-го годовъ.

	Средніе баллы		
	1852 г. при 9 офицерахъ.		1853 г. при 8 офиц.
Астрономія	8,33	— —	8,50
Теорія Кораблестроенія	10,66	— —	11.
Теоретическая Механика	10.	— —	10.
Практическая Механика	9,66	— —	10,50
Артиллерія	10.	— —	10,75
Физика	8,11	— —	8,37
Химія	8,33	— —	9,25

Русскій языкъ	10,55	—	—	10,75
Французскій языкъ	7,55	—	—	9
Англійскій языкъ (*)	3,55	—	—	9,37
общій средній баллъ	8,67	—	—	9,75

Состояніе чиновъ корпуса по спискамъ: Директоръ Свиты Его Императорскаго Величества Контръ-Адмиралъ *Глазенапъ*. *Въ строемъ составѣ*: Баталіонный командиръ Капитанъ 1-го ранга *Терентьевъ*; Ротные командиры: Капитанъ-Лейтенанты: *Баронъ де-Ридель, Григорьевъ, Мордвиновъ, Бухвастовъ*; Лейтенанты: *Нордштейнъ*; Адъютантъ *Тыртовъ 3-й*; ротные офицеры: *Неболсинъ, Глотовъ 1-й, Левинъ, Давыдовъ, Баронъ Унгернъ-Штернбергъ, Баронъ Мирбахъ, Ханыковъ, Степановъ 5-й, Быковъ* (въ командировкѣ), *Герингъ 1, Ивановъ, Кошкуль, Зеленой 5-й, Риманъ*; прикомандированные лейтенанты: *Сорохтинъ, Акуловъ, Одинцовъ; Прибытковъ, Григорьевъ* и *Бартошевичь*.

По учебной части: Инспекторъ классовъ Капитанъ 1-го ранга Зеленой 2-й. Его Помощники: Капитанъ 1 ранга *Кузнецовъ* и Лейтенантъ *Епанчинъ*.

Преподаватели: состоящіе на дѣйствительной при корпусѣ службѣ по учебной части: Протоіерей *Березинъ*, Діаконъ *Черновскій*, Коллежскіе Совѣтники: *Фусъ, Михайловъ, Чистяковъ, Гостинопольскій, Лейманъ, Герасимовъ, Божеряновъ*; Надворные Совѣтники: *Келлеръ, Благодаревъ, Прохоровъ;* Коллежскіе Ассесоры; *Фоминъ, Турнерелли;* Титулярные Совѣтники: *Саксъ, Мирандъ, Мечинъ, Коротковъ, Бен-*

(*) Въ 1852 году, только 4 офицера получили на экзаменѣ изъ Англійскаго языка баллы: 11, 10, 9 и 2; всѣ остальные (числомъ 5) имѣли по 0. Въ 1853 году, одинъ только получилъ 4 балла, всѣ же остальные не менѣе 7; въ томъ числѣ двое по 12, двое по 11 и одинъ 10. Результатъ видимо выгодный.

деръ, Зотовъ, Рехенбергъ; Коллежскіе Секретари; *Мелехинъ, Филиповъ, Дескуръ;* Неимѣющіе чиновъ: *Фалло, Бусекъ, Кокъ, Штубе. Эбергардъ.*

Учители по обязательству: Академики Дѣйствительные Статскіе Совѣтники: *Остроградскій и Буняковскій*; Статскіе Совѣтники: Професоръ *Савичь, Вознесенскій, Жиберъ*; Капитаны 1-го ранга: *Терентьевъ, Кузнецовъ*; Полковники: *Бурачекъ, Мещеряковъ*; Коллежскіе Совѣтники: *Севастьяновъ, Введенскій, Бушманъ*; Капитанъ 1-го ранга *Христофоровъ*; Надворные Совѣтники: *Ріотто, Лоховъ, Сахаровъ, Григорьевъ*; Академикъ *Васильевъ*; Капитанъ-Лейтенанты: *Мордвиновъ, Буцкій, Баронъ де-Ридель, Петцъ, Ивашинцовъ;* 8 класса *Зарубинъ*; Лейтенанты: *Нордштейнъ, Тыртовъ 2-й, Тыртовъ 3-й, Епанчинъ, Давыдовъ, Глотовъ, Зеленой 5, Кошкуль, Унгернъ-Штернбергъ, Мирбахъ, Степановъ*; Капитаны: *Зеленой, Бирюлевъ, Маслаковецъ*, Титулярные Совѣтники: *Дмитріевъ 1, Жакне, Каменевъ, Мининъ, Васильевъ, Ратловъ;* Штабсъ-Капитанъ *Мещерскій*, Поручики *Чечель, Семеновъ*; Коллежскіе Секретари: *Люджеръ, Дмитріевъ 2-й, Гильморъ, Павловскій, Левріе, Бейеръ, Шандъ, Гаррисонъ, Дюбнеръ, Кеневичь* и *Скульфильдъ.*

По хозяйственной части: Членъ Хозяйственнаго Комитета Капитанъ 1-го ранга *Нахимовъ*; Экономъ Капитанъ 1-го ранга *Рыдалевъ*; Полиціймейстеръ Капитанъ-Лейтенантъ *Розенбергъ;* Казначей и Смотритель лазарета Капитанъ-Лейтенантъ *Петцъ.*

При Канцеляріи: Правитель дѣлъ Надворный Совѣтникъ *Мейбаумъ*; Бухгалтеръ Коллежскій Ассесоръ *Карповъ*; ихъ помощники: Титулярный Совѣтникъ *Зражевскій* и Коллежскій Секретарь *Дурандинъ*; Архитекторъ-Титулярный Совѣтникъ *Курвоазье.*



При лазаретѣ: Старшій врачь Статскій Совѣтникъ *Фробенъ*; Младшіе врачи: штабъ-лекарь Надворный Совѣтникъ *Глезеръ*, и лекарь Коллежскій Ассесоръ *Ланге*; прикомандированный штабъ-лекарь Коллежскій Ассесоръ *Берваль*.

—

ОБЪ УСПѢХѢ РАБОТЪ ПРОИЗВЕДЕННЫХЪ НА АДМИРАЛТЕЙСКОМЪ ШИРШЕМСКОМЪ ЗАВОДѢ, ВЪ МИНУВШЕМЪ 1853-МЪ ГОДУ.

Въ теченіи 1853-го года заводъ занимался окончаніемъ данныхъ въ 1852 году и прежде сего нарядовъ, и началъ таковые же полученныя въ 1853 году, соотвѣтственно необходимости и имѣемымъ средствамъ. А потому для болѣе яснаго указанія работъ, онѣ подраздѣлены на *три* предмета, а именно:

а) Для пароходо-фрегата Палканъ, сверхъ обыкновенныхъ по наряду вещей, сдѣлано:

1. Винтовые шлахтовы въ гротъ,-форъ-и крюйсъ-брамъ стеньги.
2. Винтовые талрепы для брамъ-фардуновъ.
3. Чугунные колпаки на битеньги.
4. Кормовые клюзы.
5. Два ватеръ-клозета.
6. Приборъ для шпиля, какъ-то: желѣзный баллеръ (вѣсомъ 55 пудъ), мѣдные колпаки, бугели и другія металлическія принадлежности, по чертежу корабля *Прохоръ*.
7. Приборъ для штурвала.
8. Два желѣзныхъ румпеля: настоящій-вѣсомъ до 30 пуд, и запасный-до 13 пудовъ.

9. Желѣзная скоба между штевней вѣсомъ до 37-ми пудовъ.

10. Приборъ къ станкамъ для короткихъ пушекъ.

11. Четыре вращающіяся скамейки.

12. Путинсъ-ванты желѣзные на всѣ мачты.

13. Чугунные юферсы по способу Г. Шанца, въ настоящее вооруженіе и въ запасъ.

14. Желѣзные коуши для штаговъ и ватеръ-бакштаговъ.

По новымъ образцамъ:

15. Пиллерсы желѣзные винтовые.

16. Шаръ-блочныя планки.

б) Работы произведенныя собственно по заводу и въ другія мѣста.

1. Въ токарной мастерской: къ большому горизонтальному сверлительному станку сдѣланъ приводъ (какъ способъ къ улучшенію) для центрованія связныхъ желѣзныхъ полосъ подъ клинья и сверленія горбылей и подцапфенниковъ для пушко-каронадныхъ и короткихъ пушечныхъ станковъ.

2. Къ винтонарѣзательному станку сдѣланы приспособленія для нарѣзки винтовыхъ шлахтововъ.

3. Вообще во всѣхъ мастерствахъ завода, машины и другія устройства получили нѣкоторыя приспособленія къ скорѣйшей выдѣлки вещей.

4. Производится передѣлка мастерской, изъ бывшей мукомольной мельницы, съ устройствомъ въ оной трехъ станковъ съ приводами:

а) Для обрѣзанія у досокъ кромокъ и выемки четвертей.

б. Для рѣзки толсто шѣрнаго бакаута на шкивы; и

с) Для круглой пилы къ распиливанію спилковъ въ дрова.



Для порта.

5. Исправлены паровая и молотовая машины при Портовой кузницы.

6. Продолжается приготовленіе вещей для сверлительнаго станка, для той же кузницы.

7. Продолжается приготовленіе вентилатора и воздухо-проводныхъ чугунныхъ трубъ, для оной же кузницы.

На пароходъ Полезный.

8. Для пароваго котла сдѣланы вновь всѣ желѣзныя связи, двѣ чугунныя горловины къ осмотру въ котлѣ поврежденій и вообще весь котелъ исправленъ капитально.

9. Продолжается выдѣлка паровыхъ котловъ на этотъ пароходъ.

10. Производится приготовленіе вещей для транспорта *Гапсаль* и шхуны *Задорная*.

11. Приготовлены разныя, по даннымъ нарядамъ, металическія вещи, для Инжен. команды Мор. Стр. Части.

в) Валовыя работы.

1. Отправленіе въ портъ досокъ въ числѣ 11,500.

2. Изъ доставленныхъ Сѣвернымъ Правленіемъ Корабельныхъ лѣсовъ, сосновыхъ бревенъ отъ 3-хъ до 6-ти саженъ, выкатано на берегъ, обраковано, принято и уложено въ стопы до 11,800.

3. Для огражденія распиловочныхъ лѣсовъ, хранящихся на правомъ берегу рѣчки Ширши, отъ разноса при весеннемъ вскрытіи отъ льда рѣки Сѣверной Двины, устроены 20 паловъ, каждый въ 9 бревенъ. Лѣса на сей предметъ употреблены отъ Инженерной Команды Морской Строительной части, а лю-

ди для сей работы отъ завода, съ платою рабочихъ денегъ изъ суммъ Строительнаго Департамента.

Для краткаго поясненія о дѣятельности Ширшемскаго завода, взята для примѣра изъ отчетныхъ вѣдомостей 1840 и 1850 годовъ общая сложность выдѣланныхъ металлическихъ-желѣзныхъ, мѣдныхъ и чугунныхъ вещей:

Въ 1840 году выдѣлка вещей простиралась до 2206 пудовъ	Желѣза 1154 пуд. Мѣди. — 605 — Чугуна— 447. —
Въ 1850 году 9457 пуд.	Желѣза 6669 — Мѣди — 650 — Чугуна 2138 —

Въ продолженіи года, для производства всѣхъ работъ, на заводѣ находилось:

8-го Рабочаго экипажа 4-й роты:

Мастеровыхъ унтеръ офицеровъ 5.
— — рядовыхъ — 236.

Изъ нихъ: Котельщиковъ 33, Кузнецовъ 35, Слесарей 39, Бранспойтныхъ 9, Токарей 25, Столяровъ 17, Литейщиковъ 18, Молотовыхъ 25, Пильщиковъ 10 и Плотниковъ 25.

Ежедневно, за расходомъ въ портѣ, на пароходахъ, и въ другихъ мѣстахъ, собственно въ работу на заводѣ выходило среднимъ числомъ до 200 человѣкъ.

Вольныхъ мастеровыхъ имѣется 16 человѣкъ, служащихъ при заводѣ по контрактамъ; каждый изъ нихъ получаетъ отъ завода жалованья въ годъ отъ 100 до 125 руб. сер.

Для караула и валовыхъ работъ состоитъ при заводѣ:

Портовой № 18-й роты унтеръ офицеровъ 2, рядовыхъ 60.

Кантонистовъ, отъ 14 до 20 лѣтняго возраста 35; для нихъ при заводѣ составленъ учебный классъ, въ которомъ имъ преподаются предметы согласно существующихъ для сего правилъ.

Всѣхъ же людей на заводѣ 364 человѣка.

—



ПРИНОШЕНІЯ ВЪ ПОЛЬЗУ РАНЕНЫХЪ НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ ЧЕРНОМОРСКАГО ФЛОТА.

—Государь Императоръ Всемилостивѣйше соизволилъ удостоить принятія, пожертвованные Рижскими лоцманами, для пользованія раненыхъ при Синопѣ воиновъ 250 руб. сер.

Деньги эти по приказанію Его Высочества препровождены къ Генералъ-Адъютанту Князю Меншикову для обращенія по назначенію

— Г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ довелъ до свѣдѣнія Его Императорскаго Высочества Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, что Рязанской Губерніи, Раненбургскаго акцизно-откупнаго коммисіонерства Коллежскій Секретарь Рузскій пожертвовалъ 150 рублей сер.,-въ пользу воиновъ, раненыхъ въ Синопскомъ сраженіи.

—Г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ увѣдомилъ Его Императорское Высочество Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, что Петрозаводское купечество, желая ознаменовать радостное событіе благополучнаго разрѣшенія отъ бремени Ея Императорскаго Высочества Великой Княгини Александры Іосифовны рожденіемъ Великой Княжны Вѣры Константиновны, и движимое вѣрноподданическою преданностію къ Государю Императору, пожертвовало 1120 рубл. сер., въ пользу раненыхъ матросовъ, въ сраженіи съ Турками на Синопскомъ рейдѣ.

— Г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ препроводилъ къ Его Императорскому Высочеству, полученныя при отношеніи Начальника Пензенской Губерніи деньги, собранныя содержателемъ Пензенскаго временнаго театра мѣщаниномъ Борисомъ Соловьевымъ и его труппою, всего 315 руб. сер., въ пользу раненыхъ въ сраженіи при Синопѣ.

Деньги эти по приказанію Его Высочества препровождены.

къ Генералъ-Адъютанту Князю Меншикову для обращенія по назначенію.

— Г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ препроводилъ къ Его Императорскому Высочеству отношеніе Начальника Симбирской Губерніи, о пожертвованныхъ Членами Симбирскаго Нѣмецкаго Собранія, изъ остатковъ суммъ собранія 100 руб. сер., въ пользу раненыхъ въ Синопскомъ сраженіи. Деньги эти представлены Начальникомъ Губерніи Г. Военному Министру для обращенія по назначенію.

Г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ увѣдомилъ Его Императорское Высочество, Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, что капеллою Тамбовскаго Губернскаго Предводителя Дворянства, при проѣздѣ его чрезъ Воронежъ, данъ былъ концертъ въ пользу воиновъ, раненыхъ въ сраженіи при Синопѣ, причемъ собрано 405 руб. 50 коп. сереб., и что деньги сіи препровождены Начальникомъ Воронежской Губерніи къ Г. Исправляющему должность Главнаго Командира Черноморскаго флота и портовъ, для обращенія по назначенію.

— Общество Охтенскихъ поселянъ, по нынѣшнимъ военнымъ обстоятельствамъ, пожертвовало въ пользу раненыхъ



по Морскому вѣдомству, въ настоящую войну съ Турками *тысячу пятьсотъ* рублей серебромъ, изъ общественнаго своего капитала, которые по докладу Его Императорскаго Высочества Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, 16-го Марта сего года, Высочайше повелѣно принять, съ объявленіемъ Обществу Охтенскихъ поселянъ Высочайшаго благоволенія Государя Императора.

Отрядъ Генералъ-Адъютанта Путятина.

Фрегатъ Паллада, вмѣстѣ съ Корветомъ *Оливуца*, шкуною *Востокъ* и Транспортомъ *Князь Меншиковъ*, 11-го Ноября 1853 года, оставили Нангасакскій рейдъ и направились къ Шангаю, для пополненія запаса провизіи. Въ ночи на 12-е число, при свѣжемъ рифъ-марсельномъ вѣтрѣ съ порывами, на шкунѣ *Востокъ* свернуло тонъ гротъ-мачты.

На слѣдующее утро открыты три отдѣльные камня, отъ 40

до 60 футовъ высоты надъ поверхностію моря, не назначенные ни на какихъ картахъ. Наибольшій изъ нихъ, который есть въ тоже время и самый южный, по наблюденіямъ находится въ широтѣ 32° 14′ 39″ N и долготѣ 128° 8′ 21″ О-ой отъ гринвича; отъ этого камня, сѣверный лежитъ на NO 37°, въ разстояніи $^1/_2$ мили, а средній въ одномъ кабельтовѣ къ сѣверу, и соединенъ съ южнымъ—подводнымъ рифомъ. — Для безопасности плавающихъ въ этихъ моряхъ, извѣстіе объ этомъ открытіи, по прибытіи отряда къ устью рѣки Ян-тси-кіангъ сообщено къ издаваемую въ Шангаѣ газету North China Herald, откуда оно перешло уже въ Европейскія газеты.

Прибывъ къ устью рѣки Ян-тси-кіангъ, отрядъ остановился у острововъ Садлеръ, а Генералъ-Адъютантъ Путятинъ, 15-го ноября на шкунѣ Востокъ, отправился въ Шангай, отстоящій оттуда на 80 ит. миль.

Подводная часть желѣзной шкуны, оказалась столь много покрытою ржавчиной и наростами травы что необходимо было очистить и выкрасить ее. Для этого ввели шкуну въ докъ, принадлежащій какому-то промышленному купцу. Докъ устроенъ очень просто: въ глинѣ вырыта яма, въ которой уступами вбиты сваи; во время прилива входятъ суда, а во время отлива, въ устьѣ ямы дѣлаютъ перемычку изъ двухъ рядовъ свай, между которыми засыпаютъ глиною. Потомъ выкачиваютъ воду. Такого рода вводка судовъ въ докъ сопряжена съ большимъ трудомъ и оттого стоитъ довольно дорого.

По дороговизнѣ мачтоваго лѣса, для шкуны *Востокъ* сдѣлана новая гротъ-мачта изъ остатка поврежденной и изъ запасной форъ-стеньги фрегата *Паллада*.

Окончивъ по возможности снабженіе судовъ отряда провизіею и другими запасами, и обождавъ почту, которая должна была прибыть черезъ нѣсколько дней, Генералъ-Адъютантъ Путятинъ намѣренъ былъ въ первой половинѣ декабря отправиться



съ отрядомъ для слѣдованія снова въ Нангасаки. На отрядѣ все состояло благополучно, офицеры и команды пользовались наилучшимъ здоровьемъ.

—

ИЗВѢСТІЕ О ФРЕГАТѢ ДІАНА.

Фрегатъ Діана, Капитанъ-Лейтенантъ Лѣсовскій, оставя Портъ С-тъ Себастіянъ (на О-вѣ Гомерѣ) 18-го ноября 1853 г., взялъ курсъ такъ, чтобы пересѣчь экваторъ въ 30° долготы W отъ гринвича. Этотъ путь согласно наставленій лейтенанта Мори, представлялъ для настоящаго времени года еще и ту выгоду, что онъ совпадалъ совершенно съ прямымъ курсомъ. 29-го ноября, находясь въ широтѣ 5° N, фрегатъ получилъ южный пассатъ, и перемѣна одного пассата на другой произошла безъ штилей, перемѣнныхъ вѣтровъ и шкваловъ; переплытое разстояніе въ эти сутки было 95 миль, одно изъ двухъ самыхъ малыхъ въ продолженіе всего нашего океанскаго плаванія. 1-го декабря въ 10 часовъ по полудни, мы пересѣкли экваторъ въ 30° W долготы. Бойкій SO-й пасадъ сопровождалъ фрегатъ до 8-го декабря, — тогда находясь въ широтѣ 16° 19′ S-й, долготѣ 35° 40′ W отъ гринвича, съ приближеніемъ къ берегамъ Америки, этотъ пассатъ замѣнился сѣвернымъ муссономъ, свойственнымъ той мѣстности въ сіе время года; при этой перемѣнѣ съ 8-го на 9-е декабря суточное плаваніе было 84 мили, наименьшее во все время плаванія океаномъ. Въ слѣдующіе сутки мы перешли 206 миль, потомъ 226, и 11-го декабря увидѣли мысъ Фріо. До Ріо-Жанейро оставалось всего 70 миль, но тутъ маловѣтрія задержали насъ двое сутокъ, такъ что я взошелъ въ Ріо-Жанейро только 13-го декабря

вечеромъ. Кредитивы, которыми меня снабдили въ Кронштатдтѣ, по предъявленіи ихъ въ одномъ изъ Копенгагенскихъ банкирскихъ домовъ, для уплаты на разныя издержки по фрегату, были адресованы, по не имѣнію сношеній съ О-мъ Св. Екатерины, на Ріо-Жанейро. Причина эта заставила меня измѣнить мое прежнее намѣреніе и предпочесть Ріо-Жанейро О-ву Св. Екатерины; узнавши же по приходѣ на рейдъ что желтой горячки здѣсь нѣтъ, я тотчасъ приступилъ къ оконопаткѣ фрегата въ здѣшнемъ портѣ.

Въ Ріо-Жанейро при насъ стоялъ Англійской пароходъ, подъ флагомъ Контръ-Адмирала Хендерсона, командующаго отрядомъ крейсеровъ для прекращенія торга неграми. Въ адмиралѣ я въ полной мѣрѣ встрѣтилъ ту привѣтливость, которая обыкновенно существуетъ въ сношеніяхъ офицеровъ дружественныхъ націй. Вскорѣ послѣ нашего прихода Графъ Медемъ представилъ меня и Г.г. офицеровъ Ихъ Величествамъ Императору и Императрицѣ Бразильскимъ.

Двое тифозныхъ больныхъ, бывшіе на Гомерѣ въ трудномъ состояніи, теперь совершенно поправились; но послѣ ихъ прибылъ еще одинъ той-же болѣзнію, и умеръ здѣсь, не смотря на двоекратную косультацію, произведенную судовымъ медикомъ съ здѣшнимъ городскимъ докторомъ г-мъ l'Allemand, пользующимся особенною извѣстностію. За исключеніемъ упомянутыхъ случаевъ, здоровье команды — благодаря отсутствію штилей, непомѣрныхъ жаровъ и продолжительныхъ дождей — весьма удовлетворительно. Во время перехода, по не возможности паруснаго ученья, я упражнялъ людей въ пушечномъ и абордажномъ; и потому успѣхи наши по парусамъ стоятъ почти на той же степени, какъ и при отправленіи изъ Кроштадта. Гардемарины, кромѣ исполненія своихъ служебныхъ обязанностей, занимаются ежедневно въ классахъ; поведеніе ихъ и усердіе вполнѣ соотвѣтствуетъ назидательному примѣру г.г. офицеровъ.



По изготовленіи фрегата къ плаванію въ Валпарайзо, кругомъ мыса Горна, я тотчасъ снимаюсь съ якоря.

(*Изъ донесенія К.-Л. Лѣсовскаго отъ 24-го декабря 1853 года*).

—

— С. Петербургскій Военный Генералъ Губернаторъ сообщилъ Его Императорскому Высочеству Управляющему Морскимъ Министерствомъ, что С. Петербургская Общая Городская Дума въ засѣданіи своемъ, 10-го Марта, единогласно постановила испросить согласія Государя Императора, здѣшнему городскому обществу предоставить въ распоряженіе Начальства Морскаго Вѣдомства *двѣсти-пятьдесятъ тысячь рублей серебромъ*.

На докладъ Г. Военнаго Генералъ Губернатора о таковомъ желаніи городскаго общества Государь Императоръ Высочайше соизволилъ отозваться «*принимаю съ благодарностію.*»

—

— Высочайшимъ приказомъ отъ 11-го Марта 1854 г. Членъ Адмиралтействъ Совѣта и Председатель Морскаго Ученаго Комитета Адмиралъ Рикордъ назначается Командующимъ соединенными 1-й и 2-й Флотскими Дивизіями, съ оставленіемъ при прежнихъ должностяхъ.

—

— Генералъ-Адъютантъ Путятинъ доноситъ отъ $\frac{17}{29}$ декабря 1853 г., съ рейда у острововъ Садлеръ, что въ этотъ день фрегатъ *Паллада* снимается съ якоря чтобъ итти въ Нангасаки.

—

СЛѢДСТВІЕ О ПРИЧИНАХЪ КРУШЕНІЯ ТРАНСПОРТА НѢМАНЪ

И

ВОЕННЫЙ СУДЪ НАДЪ КОМАНДИРОМЪ ТРАНСПОРТА.

Транспортъ *Нѣманъ* въ августѣ 1853 года, отправясь изъ Кронштадта, съ грузомъ разныхъ матеріяловъ, припасовъ и вещей въ Петропавловскій Портъ, 23 го сентября въ ночи, въ Категатѣ потерпѣлъ крушеніе.

Объ этомъ событіи, командиръ транспорта *Нѣманъ*, Капитанъ-Лейтенантъ Шкотъ донесъ Его Императорскому Высочеству Управляющему Морскимъ Министерствомъ слѣдующее:

«Сентября 22 въ 10 часовъ утра, съ ввѣреннымъ мнѣ транспортомъ благополучно снялся съ Гельсинорскаго рейда, при ровномъ брамсельномъ вѣтрѣ отъ SSW; барометръ постоянно возвышавшійся, показывалъ 29,94. Благопріятныя обстоятельства и улучшившаяся погода, послѣ продолжительныхъ W вѣтровъ, подавали мнѣ надежду на благополучное плаваніе. При постоянно свѣжемъ вѣтрѣ, въ исходѣ 4-го часа убрали брамсели; въ 6 часовъ вечера прошли пловучій Ангольтскій маякъ, въ $^1/_4$ мили отъ его траверза, и взяли курсъ $N^1/_2W$, на Тринделенскій маякъ; въ 8 часовъ вечера, по свѣжести вѣтра, взяли первый рифъ у марселей.»

«Въ $9^1/_2$ часовъ, увидѣли въ правѣ Ниддигенскіе огни; по пеленгу и по пересѣченію курса находились отъ нихъ въ $11^1/_2$ миляхъ, почему легли на $NtW^1/_2W$. Вѣтеръ зашелъ къ SW, съ жестокими порывами, и тогда взяли у марселей второй рифъ; съ того времени вѣтръ постоянно крѣпчалъ.»

«Въ $^3/_4$12-го часа увидѣли на NNO маякъ; принимая его за Тринделенскій, прямо легли на него и симъ курсомъ шли до $12^1/_2$ часовъ, когда увидѣли другой огонь, который приняли за судно.»



«Опасаясь слишкомъ близко подойти къ отмелямъ острова Лессэ, привели на правый галсъ на SOtS и вскорѣ увидѣли третій огонь. Эти три огня привели меня въ сомнѣніе, что это не можетъ быть маякъ Трինделенъ, а по всей вѣроятности должны быть маяки Шведскихъ шкеръ въ Вингэ, къ которымъ притащило насъ сильнымъ теченіемъ отъ SW, и потому поворотили на лѣвый галсъ и легли на WNW. Этимъ галсомъ мы брали немного выше маяка Вингэ.»

«Въ $^1/_2$2-го часа 23 Сентября, почувствовали ударъ, отъ котораго переломился румпель у самой головы руля; это лишило возможности управлять судномъ и потому взяли паруса на гитовы; удары повторялись сильнѣе, отъ чего очень страдало судно и несмотря на дѣйствіе помпами, вода стала прибывать въ трюмѣ.»

«Въ началѣ 3-го часа, прекратились удары и потому бросили якорь на глубинѣ 18 саженъ, но неуспѣвъ вытравить 30 саженъ канату, почувствовали снова сильный ударъ.»

«При темнотѣ и пасмурности съ дождемъ, едва могли узнать свое положеніе; транспортъ правымъ бортомъ прижался къ отлогой скалѣ, отъ которой находился въ разстояніи 5 саженъ; воды подъ транспортомъ было: подъ форъ-штевнемъ 4 сажени, подъ ахтеръ-штевнемъ съ правой стороны $1^1/_2$ саж., а съ лѣвой 4 сажени.»

«Вода въ трюмѣ стала быстро прибывать; въ 4 часа уже стадоходила до 5 футъ. Видя опасное положеніе транспорта, стали палить изъ пушекъ и жечь фалшфееры. Въ исходѣ 6-го часа начало свѣтать, и тогда мы вполнѣ увидѣли гибельное свое положеніе; вода уже наполнила полъ-трюма.»

«Въ началѣ 8-го часа, вода выступила въ жилую палубу и не видя надежды на спасеніе судна, я долженъ былъ заботиться о спасеніи команды; не находя другаго средства, я прика-

залъ срубить гротъ-мачту, она упала на скалы, чрезъ которыя ходилъ сильный бурунъ.»

«Помощію мачты поданъ былъ на берегъ лееръ, по которому, по моему приказанію, переправлены были на берегъ судовой образъ, больные, въ слѣдъ за ними вся команда и офицеры. Не смотря на то, что во время перехода, чрезъ мачту ходилъ бурунъ и транспортъ сильно било, всѣ благополучно переправлены и черезъ нѣсколько секундъ по переходѣ послѣдняго—транспортъ погрузился.»

«Такому счастливому спасенію всѣхъ чиновъ транспорта, я обязанъ только тому, что во все время гибельнаго положенія судна, порядокъ и дисциплина сохранились ненарушимо. Гг. Офицеры показали мнѣ вполнѣ свою неустрашимость и хладнокровіе, вездѣ были первыми и этимъ ободряли команду и вселяли въ людей духъ достойный Русскаго воина. Всѣ приказанія мои исполнялись въ точности и безпрекословно. Мы всѣ вышли на скалы въ чемъ были,—рѣшительно ничего не спасено.»

«При передачѣ денежнаго сундука на берегъ, по мачтѣ, на концѣ, буруномъ его сбило и не было возможности его спасти, моментъ былъ критическій, транспортъ погружался и я приказалъ оставшимся людямъ поспѣшить на берегъ.»

«По погруженіи транспорта, мы всѣ благодарили Всевышняго за чудесное спасеніе и провѣривъ команду, нашли, что всѣ налицо и только одинъ матросъ ушибенъ былъ въ голову, но не опасно.»

«Къ этому времени пришелъ лоцманскій ботъ, который, услышавъ нашу пальбу, поспѣшилъ къ намъ на помощь; на немъ были перевезены въ два раза команда и офицеры, къ мѣстечку Кепзэ въ шкерахъ, гдѣ Готенбургскій карантинъ.»

«Мы были приняты Шведскими Карантинными Чиновниками чрезвычайно ласково и тотчасъ снабжены сухимъ бѣльемъ и платьемъ, и намъ даны всѣ способы обогрѣться и поправиться.



Вскорѣ по прибытіи нашемъ, прибылъ Русскій Консулъ Г. Фэ изъ Готенбурга.»

«Во все время плаванія транспорта *Нѣманъ*, старшій штурманъ Штабсъ-Капитанъ Савинъ исполнялъ свою обязанность, какъ опытный и знающій офицеръ, и несчастный съ нами случай могу только приписать сильному теченію отъ SW.»

«Отличились примѣрной службою старшій Лейтенантъ Сѣверюковъ, всѣ гг. вахтенные начальники и Мичманъ Егершельдъ.»

«Отправивъ съ донесеніемъ Лейтенанта Шульца, я рѣшился ожидать здѣсь дальнѣйшихъ распоряженій и приказаній.»

По полученіи этого донесенія, Его Императорское Высочество Управляющій Морскимъ Министерствомъ, предписалъ Г. Главному Командиру Кронштадтскаго порта, Адмиралу Платеру, назначить немедленно, на основаніи свода Морс. Угол. Пост. (кн. 2 прим. къ ст. 26, ст. 73,74,75,230,233,234) особую слѣдственную Коммисію, подъ предсѣдательствомъ Контръ-Адмирала Лутковскаго, изъ лицъ по своему выбору.

Въ слѣдствіи этого, Главнымъ Командиромъ Кронштадтскаго порта была назначена слѣдственная коммисія изъ членовъ: Капитановъ 1-го ранга Беренса, Машина, Капитана 2-го ранга Дуванова, Капитанъ-Лейтенанта Сонина, за болѣзнію котораго спустя нѣкоторое время, былъ назначенъ Капитанъ-Лейтенантъ Рудаковъ, и Оберъ-Аудитора Быкова, назначеннаго Флота Генералъ-Аудиторомъ, по предписанію Его Императорскаго Высочества Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Коммисія приступила къ дѣлу 6 Ноября 1853 года.

Повѣривъ счисленіе транспорта *Нѣманъ*, отъ 6 часовъ пополудни 21-го сентября до 2 часовъ пополуночи 23-го, слѣдственная Коммисія предложила вопросы, Капитанъ Лейтенанту Шкоту, Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Штабсъ-Капитану Савину, за отсутствіемъ вахтеннаго офицера Лейтенанта Гадда, Стар-

шему офицеру Лейтенанту Сѣверюкову, Лейтенанту Любимову и Прапорщику Шахиреву, которые объяснили:

Капитанъ Лейтенантъ-Шкотъ.

Вопросы.	Отвѣты.
1) По какой картѣ прокладывали Вы плаваніе?	1) По Датской картѣ Категата, изданной въ 1846-мъ и исправленной въ 1852 году, которая при крушеніи погибла.
2) Были ли увѣрены въ опредѣленіи отшедшаго пункта отъ Ангольтскаго маяка и какъ опредѣлили разстояніе?	2) Находясь на траверзѣ пловучаго Ангольтскаго маяка въ 6 часовъ вечера, антретно въ $^1/_4$ мили ит., и какъ маякъ былъ видѣнъ хорошо, то въ опредѣленіи пункта были увѣрены.
3.) Когда въ $9^1/_2$ часовъ вечера увидѣли Ниддигенскій маякъ, то одинъ или два огня открылись?	3.) Видны были два огня въ горизонтальномъ положеніи, почти на горизонтѣ, около 15 или 20 минутъ времени.
4.) Перемѣня курсъ отъ Ниддигенскаго маяка, войдя въ круги Трицделенскаго маяка и не видя огня въ продолженіи $^1/_2$ часа, къ чему вы отнесли это обстоятельство, къ пасмурности или теченію?	4.) Не видя $^1/_2$ часа Тринде元енскаго маяка, полагалъ, что это произошло отъ пасмурности и теченія.
5.) Когда ожидаемый маякъ открылся на R NNO, и по сему румбу продолжали плыть $^3/_4$ часа, то какое	5.) Полагалъ что иду на Триндиленскій маякъ, который должно оставить въ лѣвой рукѣ; лотъ не бросалъ по сильной качкѣ



имѣли предположеніе и бросали ли лотъ?

и огромному волненію, зная, что при такихъ обстоятельствахъ лотъ всегда пронесетъ.

6.) Когда въ 1 часъ по полуночи удостовѣрились, что положеніе транспорта въ виду трехъ маяковъ: Винго, Бушеръ и Бетте, по которымъ опредѣлились, то почему продолжали плыть тѣмъ же галсомъ на R SOtS, не поворотили на другой галсъ и по какой картѣ опредѣлялись пеленгами?

6. Какъ только увидѣли 3-й огонь, взяли пеленги, положили на карту и поворотили черезъ фордевиндъ, легли на R WNW; на это употребили времени $^1/_4$ часа; мѣсто опредѣлено по пеленгамъ по той же Датской картѣ.

7.) Какой именно берегъ вы считали вы въ $1^1/_2$ миляхъ при взятіи пеленговъ?

7.) Считалъ себя по картѣ отъ Шведскихъ шкеръ остр. Варго и Стирсэ, которыхъ по темнотѣ и пасмурности не видалъ, и вообще было такъ темно и пасмурно что на 5 саженяхъ ничего не было видно кромѣ огня.

8.) Принимали ли въ расчетъ девіацію?

8.) Отъ Кронштадта до Копенгагена, въ Категатѣ и Скагеракѣ, компасы показывали постоянно вѣрно, между ими никогда не замѣчалось разницы, въ чемъ и неоднократно удостовѣрялся; компасы были устроены по системѣ г. Гарриса, а потому девіація при всѣхъ плаваніяхъ не принималась

9.) Не имѣете ли чего

9.) О силѣ теченія въ Ка-

прибавить къ своимъ донесеніямъ?

тегатѣ и его непостоянствѣ, мною представлено коммисіи, на особенномъ листѣ, чему подвергалась большая часть судовъ, плавающихъ въ Категатѣ.

10.) Имѣли ли лоцмана?

10.) Въ первый выходъ въ Категатъ лоцманъ былъ; при второмъ же отправленіи онъ сдѣлался боленъ и отправленъ на берегъ; убѣдясь въ безполезности имѣть лоцмана, другаго не бралъ.

11.) Когда маякъ Триниделенъ открылся на NNO и Вы находились вблизи круговъ маяка Вингэ, то видѣли -ли огонь его?

11.) Кромѣ одного огня, который принималъ за Тринделенской маякъ, другаго огня или маяка не было видно.

Командиръ Транспорта *Нѣманъ* представивъ въ Коммисію Шханечный Журналъ транспорта, приложилъ къ нему особую записку слѣдующаго содержанія: «Въ ночь съ 22 на 23 сентября какъ извѣстно было въ Готенбургѣ и Копенгагенѣ, въ Категатѣ разбилось до 22-хъ судовъ; въ тоже время съ Гельсинорскаго рейда снялось съ якоря вмѣстѣ съ транспортомъ *Нѣманъ* Датское трехъ-мачтовое судно въ 1200 тонновъ отличнаго вида и вооруженія; снялись съ якоря оба въ одно время, онъ былъ у насъ подъ вѣтромъ и шелъ лучше *Нѣмана*. Шли отъ Ангольта: онъ на NtW, мы на N$^1/_2$W — оба на Тринделенской маякъ, потомъ мы взяли курсъ на NtW$^1/_2$W.»

«Онъ разбился на южномъ рифѣ отъ острова Лессэ, принявъ пловучій маякъ, стоящій на южной оконечности рифа за Тринделенскій маякъ; *Нѣманъ* разбился въ Шведскихъ шкерахъ близь маяка Вингэ, принявъ этотъ маякъ за Тринделенъ; слѣ-



довательно при тѣхъ же всѣхъ обстоятельствахъ, *Нѣманъ* снесло теченіемъ къ О-ту, а Датское судно къ W-ту.»

«То же почти случилось съ ботомъ идущимъ изъ Копенгагена къ *Нѣману*, для осмотра его положенія; онъ шелъ на Ниддигенскій маякъ, но его не видалъ; шелъ на Тринделенскій маякъ, и его также невидалъ, и былъ вынесенъ теченіемъ въ Скагеракъ; и не разбился только потому, что было свѣтло и, онъ могъ видѣть скалы.»

«Лоцмана и шкиперы судовъ, плавая постоянно въ Категатѣ, говорятъ, что теченіе въ Категатѣ дѣйствуетъ на разстояніи полумили: одному въ одну сторону, другому совершенно обратно, и что расчитывать его нѣтъ ни какой возможности.»

«Въ эту же ночь разбились: Пруское большое трехъ-мачтовое судно на Ютландскомъ берегу, два брика—у маяка Марстрандъ, одна шкуна—у Ниддигенскаго маяка, и проч. и проч. Транспортъ же *Нѣманъ*, при возвращеніи своемъ, по крѣпости вѣтра и поврежденіямъ, отъ Скагена въ Гельсиноръ, считалъ что видитъ вертящійся маякъ Ангольтъ, въ самомъ же дѣлѣ это былъ маякъ Куленскій; сдѣлано разницы со счисленіемъ до 35 миль.»

Штурманской офицеръ Штабсъ-Капитанъ Савинъ.

1.) Во время плаванія транспорта Нѣманъ отъ острова Ангольта 22 сентября съ 6 часовъ по полудни и до случившагося крушенія у острова Вингэ, одни-ли вы по должности штурмана завѣдывали счисленіемъ пути и опредѣленіемъ пунктовъ плаванія на картѣ?	1.) Вмѣнялъ себѣ въ непремѣнную обязанность дѣлать счисленіе и опредѣлять пункты на картѣ, донося объ этомъ всякой разъ г. командиру судна и ни какой перемѣны въ курсѣ не дѣлалось безъ личнаго его усмотрѣнія.
2.) Не замѣчена ли была	2.) Во все время плаванія

вами невѣрность въ судовыхъ компасахъ, происходящая отъ девіаціи?

транспорта, компасы, по согласію ихъ, не давали повода предполагать о ихъ невѣрности; но еще болѣе убѣждала меня—незначительная разность въ опредѣленіи пунктовъ пеленгами, плавая въ виду береговъ.

3.) По какой картѣ опредѣляли пункты вашего плаванія отъ острова Ангольта до Вингэ, и какое употребляли склоненіе компаса?

3.) Плаваніемъ располагали по Датской картѣ Категата, склоненіе компаса принималось у Ангольта $18^{1}/_{2}^{\circ}$ а у Трипделена 19° W-ое.

4.) Слѣдуя отъ описаннаго пункта, опредѣленнаго 22 сентября въ 6 часовъ вечера, въ $^{1}/_{4}$ мили отъ Ангольтскаго маяка, по курсу на R $N^{1}/_{2}W$ ведущему внѣ круговъ освѣщенія Ниддигенскихъ огней, когда вы въ $9^{1}/_{2}$ часовъ опредѣлили пунктъ въ $11^{1}/_{2}$ миляхъ отъ маяка и видя уклоненіе курса вашего къ О-ту, къ чему приписали оное: къ теченію или невѣрности курса?

4.) Происшедшую погрѣшность въ счисленіи преимущественно приписываю обоюдному дѣйствію: сильнаго теченія и большаго волненія направляющагося отъ SW.

5.) Слѣдуя по R $NtW^{1}/_{2}$ W находились Вы по счисленію въ кругахъ Трипделенскаго маяка и приближаясь къ нему, болѣе получаса времени не могли увидѣть его

5.) Въ продолженіе сего плаванія была пасмурность и къ тому же имѣя крѣпкій вѣтръ отъ SW, теченіе идущее изъ Нѣмецкаго моря вдоль Ютландскаго берега ударялось въ Шведскія шхеры и отражалось отъ

огней; — къ чему вы приписали тогда такое замедленіе?

нихъ, мы могли встрѣтить N теченіе, что и могло замѣдлить наше плаваніе.

6.) Имѣли ли Вы возможность опредѣлить вашъ пунктъ по крюйсъ-пеленгу Ниддигенскаго маяка?

6.) Опредѣлить пункта по крюйсъ-пеленгу не могъ, потому что Ниддигенскіе огни были видны не болѣе 20 минутъ.

7.) Откуда усмотрѣнъ огонь предполагаемаго вами Трinделенскаго маяка: съ баку или другаго мѣста, самимъ ли или кѣмъ именно, и на какой R?

7.) Предполагаемый Тринделенской маякъ увидалъ я-самъ лично съ баку и потомъ доложилъ капитану. Маякъ былъ видѣнъ по компасу на R NNO.

8.) Увидя огонь Тринделенскаго маяка на R NNO сверхъ ожиданія въ правой сторонѣ отъ курса, — какое соображеніе или расчетъ вы представили командиру транспорта, выгоды коихъ заставили спуститься прямо на маякъ и слѣдовать къ нему съ большимъ ходомъ, до того времени, когда увидѣли другой огонь принятый за судно?

8.) Въ плаваніи отъ $9\frac{1}{2}$ часовъ до Тринделена брали у марселей другой рифъ, и какъ вѣтръ былъ съ боку, по сему находились въ необходимости придерживаться къ вѣтру, и положилъ, что то же N теченіе прижимало насъ къ Лессэ. Спустились же на огонь потому, что предполагали видѣть Тринделенъ въ эту погоду не далѣе 6 миль и въ получасовое плаваніе могли бы приблизиться къ нему на такое разстояніе, что не трудно было бы отличить его огни.

9.) Отъ куда былъ усмотрѣнъ второй огонь, принятый за судно и кѣмъ именно?

9.) Онъ былъ усмотрѣнъ мною съ бака, въ присутствіи Капитана и Лейтенанта Сѣверюкова.

10.) Какія причины устра-

10.) Идучи по R $NtW\frac{1}{2}W$

нили ваше подозрѣніе, что огонь усмотренный на R NNO не Винговской, около круговъ коего по пересѣченію плаванія опредѣлятся могъ вашъ пунктъ?

мы не должны были видѣть Винговскаго маяка и какъ погода была пасмурная, то тѣмъ менѣе надѣялись его видѣть, хотя круги его освѣщенія простираются въ ясную погоду на 15 миль; и къ этому же Вингэ, находился отъ нашего курса совершенно въ сторонѣ.

11.) Кто были вахтенные рулевые матросы 22 сентября, съ 6-ти часовъ вечера до полуночи, и 23-го съ полуночи до 2-хъ, когда былъ вышибленъ румпель?

11.) Съ 6-ти часовъ и до полуночи былъ на рулѣ матросъ Мартынъ Берхъ, а съ полуночи и до перваго удара матросъ Фадей Скворцовъ.

12.) Увѣрены ли вы были въ исправности взятыхъ вами трехъ пеленговъ маяковъ Винго, Бушеръ и Бетте, по коимъ опредѣлили разстояніе до берега въ $1\frac{1}{4}$ мили, и какой былъ этотъ берегъ?

12.) Сколько позволяетъ мнѣ мой навыкъ и бывшее въ то время большое волненіе, пеленги по возможности взяты были исправно и по опредѣленіи пункта, находились около Шведскихъ шхеръ близь островов̂ъ Варго и Стирсэ.

13.) По какой картѣ Вы опредѣлили послѣдній пунктъ, по общей Категатской или частной Винговскихъ шхеръ; не были ли отпущены вамъ таковыя частныя?

13.) Мѣсто было опредѣлено на той же Датской картѣ Категата, но частной карты Винговскихъ шхеръ въ собраніи картъ при транспортѣ я не нашелъ, и немогу опредѣлительно сказать, были ли эти карты приняты изъ Кронштадтской Инструментальныя Камеры.



14.) Послѣ полученнаго транспортомъ удара о подводной рифъ, когда былъ уже вышибленъ румпель, гдѣ вы во все время находились и чѣмъ занимались до момента погруженія транспорта въ море?

14.) Почти во все время я находился на палубѣ и наблюдалъ за обмѣромъ глубины кругомъ судна; а когда жилая палуба наполнилась водою, то Капитанъ приказалъ мнѣ съ Прапорщикомъ Шахиревымъ спасти хронометры и шканечный журналъ, что мною и было спасено.

За отсутствіемъ вахтеннаго офицера *Лейтенанта Гадда* были сдѣланы вопросные пункты *Старшему офицеру Лейтенанту Сѣверикову,* который объяснилъ:

1.) 22 сентября въ 6 часовъ по полудни, при вступленіи вашемъ на вахту приняли-ли вы отшедшій пунктъ на картѣ, и въ какомъ разстояніи находились отъ плавучаго маяка острова Ангольта и какимъ румбомъ плыли въ то время?

1.) 22 сентября въ 6 часовъ по полудни мы находились отъ Ангольтскаго плавучаго маяка, антретно въ разстояніи $^1/_2$ мили по траверзу курса $N^1/_2W$. Это мѣсто и было отшедшимъ пунктомъ, при вступленіи на вахту Г. Лейтенанта Гадда, а румбъ, по коему плыли былъ $N^1/_2W$.

2.) Идя на R $N^1/_2W$, когда въ правѣ увидѣли Ниддигенскіе огни, то объясните: откуда таковые были видны, т. е. съ марса или палубы и кѣмъ именно; когда о томъ было дано знать командиру? Когда перемѣнили курсъ и съ чьего приказанія?

2.) Ниддигенскіе огни первоначально были усмотрѣны съ баку, потомъ съ палубы и то не ясно, ибо оные огни были почти въ горизонтѣ. Донесено о томъ командиру было тотчасъ. Курсъ $NtW^1/_2W$ было взятъ въ $9^1/_2$ часовъ по приказанію командира.

3.) Имѣли ли возможность опредѣлиться тутъ по крюйсъ-пеленгу?

3.) Опредѣлится тутъ по крюйсъ-пеленгу не могли, ибо Ниддигенскіе огни были видны не продолжительное время.

4.) Когда получили приказаніе перемѣнить курсъ въ лѣво и держать на R NtW$^1/_2$W, и когда дошли до Тринделенскаго маяка и его не видали, то доносили ли о томъ командиру?

4.) Командиръ находился на верху и ему было донесено.

5) Въ которомъ часу открылся маякъ и на какой румбъ, кто увидѣлъ его первымъ и откуда? Въ которомъ часу получили приказаніе перемѣнить курсъ на NNO, и долго-ли онымъ плыли?

5.) Маякъ принимаемый нами за Тринделенскій, открылся въ $^3/_4$ 12 часа на R NNO. Первымъ его увидѣлъ стоявшій на бакѣ старшій штурманскій офицеръ; курсъ NNO былъ взятъ тотчасъ по усмотреніи маяка и лежали онымъ курсомъ до 12$^1/_2$ часовъ.

6.) Когда смѣнились съ вахты то гдѣ сдали по счисленію мѣсто ваше на картѣ?

При смѣнѣ вахты, находились отъ Тринделенскаго маяка на R SSW, антретно въ 4 миляхъ.

7.) Въ продолженіи вахты были-ли разставлены часовые гдѣ и кто именно?

7.) Часовые были на бакѣ, оными находились матросы Гаврило Самаринъ, Иванъ Спиридоновъ и Иванъ Чекмаревъ,

8.) Гдѣ находились, когда Транспортъ ударило о каменья, и потомъ что дѣлали отъ сего момента до времени погруженія?

8.) Находился на верху и былъ при исполненіи приказаній полученныхъ отъ Командира.



Лейтенанту Любимову.

1.) Сентября 22 въ полночь, вступая на вахту, приняли ли вы опредѣленный пунктъ на картѣ, и на какой румбъ и въ какомъ разстоянiи отъ видимаго въ то время маяка?

1.) Вступя на вахту въ полночь съ 22 на 23 сентября, принялъ опредѣленный пунктъ на картѣ въ антретномъ разстоянiи 4-хъ миль на R SSW отъ видимаго въ то время маяка.

2.) Идя на маякъ, въ которомъ часу увидѣли другой огонь съ правой стороны; объясните почему вы полагали сей огонь судовымъ и было ли дано знать командиру?

2.) Идя на маякъ, огонь увидѣли съ правой стороны въ половинѣ перваго часа, приняли его судовымъ, потому что видѣнный нами маякъ сочли за Тринделенъ; по правую сторону не могло быть другаго огня кромѣ судоваго, при томъ огонь этотъ былъ не ясно видѣнъ и подходилъ болѣе къ судовому нежели маячному огню; командиру присутствующему на верху было доложено.

3.) Въ продолженiи вахты, были ли разставлены часовые, гдѣ, и кто именно?

3.) Въ продолженiи всей вахты часовымъ находился на бакѣ Юрiй Листэнь съ 12 до 2 часовъ.

4.) Въ которомъ часу и съ чьего приказанiя поворотили черезъ фордевиндъ на правый галсъ и легли на R SOtS?

4.) Въ $^1/_2$ 1 часа поворотили чрезъ фордевиндъ и легли на правый галсъ на R SOtS по приказанiю командира судна, который во все это время находился на верху.

5.) Въ которомъ часу уви-

5.) Въ $^3/_4$ 1 часа третiй

дѣли третій маякъ, кто, откуда именно и по какому направленію отъ прежде видимыхъ огней?

огонь съ бака усмотрѣнъ младшимъ штурманскимъ офицеромъ Прапор. Шахиревымъ—восточнѣе прежде видѣнныхъ огней.

6.) Въ которомъ часу поворотили чрезъ фордевиндъ на лѣвый галсъ и съ чьего приказанія, при какихъ парусахъ, силѣ вѣтра и состояніи погоды?

6.) Поворотъ черезъ фордевиндъ на лѣвый галсъ исполнили въ началѣ втораго часа, по приказанію командира судна, находившагося на верху; паруса имѣли марсели въ 2 рифа, форъ-стеньги-стаксель и бизань. Вѣтръ штормъ, облачно, небольшой дождь и совершенная темнота.

7.) Въ которомъ часу получили первый ударъ, что вы послѣ дѣлали и какія порученія имѣли отъ командира до погруженія транспорта въ море?

7.) Первый ударъ почувствовали въ $^1/_2$ 2 часа, послѣ чего занятъ былъ уборкою парусовъ и наблюденіемъ за успѣшнымъ дѣйствіемъ помпъ; въ 4 часа, по смѣнѣ съ вахты, имѣлъ порученіе командира находиться при дѣйствіи изъ двухъ кормовыхъ орудій, что и исполнялъ до приказанія прекратить пальбу, продолжавшуюся до 7 часовъ; послѣ чего, по приказанію командира транспорта, срубили гротъ-мачту; командѣ велѣно было перебираться на берегъ и по переходѣ командира, транспортъ погрузился немедленно на дно.



Штурманскому Офицеру Шахиреву.

1.) Сентября 22, вступя на вахту въ полночь, приняли ли вы опредѣленный пунктъ на картѣ, и на какой румбъ и въ какомъ разстоянiи отъ видимаго въ то время маяка?

1.) Вступя на вахту, курсъ былъ NNO и мы находились отъ маяка Тринделенъ на R SSW, въ антретномъ разстоянiи 4-хъ ит. миль.

2.) Идя на маякъ, въ которомъ часу увидѣли другой огонь съ правой стороны? Объясните почему вы полагали сей огонь судовымъ и было ли дано знать командиру?

2.) Идя прямо на маякъ Тринделенъ, въ правѣ отъ него увидѣнъ былъ другой огонь въ $^1/_2$1-го часа, Штабсъ-Капитаномъ Савинымъ; огонь этотъ по слабости свѣта былъ принятъ за судно. Командиръ во все время былъ на верху.

3.) Въ продолженiи вахты, были ли разставлены часовые, гдѣ и кто именно?

3.) Во время вахты съ 12 до 2 часовъ былъ на бакѣ на часахъ матрозъ Юрiй Листэнь, который при второмъ ударѣ транспорта о скалу, былъ при общей работѣ.

4.) Въ которомъ часу и съ чьего приказанiя, поворотили чрезъ фордевиндъ на правой галсъ и легли на R StOS?

4.) Въ $^1/_2$1-го часа, по приказанiю командира, который былъ на верху, поворотили черезъ фордевиндъ на правый галсъ и легли на SOtS.

5.) Въ которомъ часу увидѣли третiй маякъ, откуда и кто именно и по какому направленiю отъ прежде видѣн-

4.) Третiй огонь увидѣнъ мною съ баку въ $^3/_4$ 1-го часа, онъ былъ видѣнъ О-ѣе втораго огня, и тотчасъ были взяты пе-

ныхъ огней?	ленги этихъ трехъ огней Штабсъ-Капитаномъ Савинымъ.
6.) Въ которомъ часу поворотили черезъ фордевиндъ на лѣвой галсъ и съ чьего приказанія, при какихъ парусахъ, силѣ вѣтра и состояніи погоды?	Въ началѣ 2-го часа, по приказанію командира бывшаго на верху, поворотили черезъ фордевиндъ на лѣвой галсъ и легли на WNW. Паруса имѣли марсели въ 2 рифа, форъ-стеньги-стаксель и бизань; штормъ при ужасной темнотѣ съ мелкимъ дождемъ.
7.) Въ которомъ часу получили первый ударъ, что вы послѣ дѣлали и какія порученія отъ командира имѣли до погруженія транспорта въ море?	7.) Первый ударъ былъ въ ½ 2 часа, я находился при обмѣрѣ глубины около судна и когда вода стала значительно прибывать, я съ Штабсъ-Капитаномъ Савинымъ былъ назначенъ, командиромъ, при спасеніи хронометровъ.

Всѣмъ этимъ офицерамъ были даны вопросные пункты безъ принятія присяги. Остальные же, какъ то: Лейтенантъ Ратьковъ Мичманы: Егершельдъ и Доливо-Добровольскій были опрошены, какъ свидѣтели, за присягой, и показали:

Лейтенантъ Ратьковъ.

1.) Гдѣ вы находились въ моментъ перваго удара транспорта Нѣманъ?	1.) Въ своей каютѣ.
2.) Чѣмъ занимались по приказанію командира отъ сего момента до времени гибели транспорта?	2.) Тотчасъ отправился на бакъ къ своему мѣсту, по росписанію, гдѣ брали форъ-марсель на гитовы и спускали стак-

сель. По уборкѣ парусовъ, нѣсколько разъ былъ посыланъ смѣрять воду въ льялѣ и осмотрѣть не выходятъ ли мачты изъ степсовъ и докладывалъ объ этомъ командиру и старшему лейтенанту. Доставалъ изъ ростеръ запасныя марса-реи, изъ которыхъ хотѣли устроить переправу съ юта; когда переправа помощію гротъ-мачты была готова, былъ посланъ командиромъ на берегъ, устроить переправу, сохранить порядокъ на скалѣ, закрѣпить за камень перлинь съ транспорта и спасти денежный сундукъ. Взятый мною конецъ бухты сигнальнаго фала, привязалъ къ марсу а другой конецъ вынесъ на скалу, устроилъ такимъ образомъ лееръ; взять перлинь не успѣлъ; сундукъ началъ спасать, но его смыло со стеньги и хотя конецъ отъ него былъ на скалѣ въ рукахъ, но не могли вытащить сундука изъ подъ стень-вантъ.

3. Не имѣете ли объяснить причинъ какихъ либо упущеній, во время плаванія и крушенія транспорта?

3.) Не имѣю.

Мичманъ Егершельдъ.

1.) Гдѣ вы находились въ моментъ перваго удара транспорта Нѣманъ?	1.) Во время перваго удара я находился въ своей каютѣ.
2.) Чѣмъ занимались, съ приказанія командира отъ сего момента до времени гибели?	Я находился на ютѣ; по приказанію капитана разкрѣпилъ и поворотилъ кормовыя орудія; былъ посланъ въ крюйтъ-камеру для доставленія картузовъ; наблюдалъ за правильностію заряжанія орудій; былъ посланъ вторично доставать картузы, и опять возвратился къ орудіямъ; передъ разсвѣтомъ получилъ приказаніе вынести денежный сундукъ изъ капитанской каюты на шканцы, что и было мною исполнено.
3.) Не имѣете ли объяснить причинъ какихъ либо упущеній во время плаванія и крушенія транспорта?	3.) Не имѣю.

Мичманъ Доливо-Добровольскій.

1.) Гдѣ вы находились въ моментъ перваго удара транспорта Нѣманъ?	1.) Въ моментъ перваго удара находился въ своей каютѣ.
2.) Чѣмъ занимались, съ приказанія командира отъ сего момента до времени гибели транспорта?	2. Съ сего момента находился при сожженіи фальшфееровъ и былъ посылаемъ для узнанія прибыли воды въ трюмѣ.



3.) Не имѣете ли объяснить причинъ какихъ либо упущеній во время плаванія и крушенія транспорта.	3.) Не имѣю.

Нижніе чины, команду транспорта Нѣманъ составлявшіе, рулевые и часовые безъ присяги, а остальные, какъ свидѣтели, подъ присягой, показали объ обстоятельствахъ крушенія транспорта согласно съ вышеизложеннымъ, а именно, что крушенію транспорта предшествовали и гибель его сопровождали тѣ самыя обстоятельства о коихъ доносятъ Капитанъ-Лейтенантъ Шкотъ и Г.г. Офицеры.

Изъ докладной записки Г. флота Генералъ Интенданта Его Императорскому Высочеству Управляющему Морскимъ Министерствомъ отъ 4 декабря за № 444 видно, что вся потеря казны отъ крушенія транспорта *Нѣманъ* составляетъ сумму 177,410 р. 27 к.

Коммисія приведя въ извѣстность всѣ обстоятельства сопровождавшія плаваніе транспорта *Нѣманъ* въ Категатѣ, отъ Ангольтскаго маяка до мѣста крушенія его близъ маяка Вингэ, собравъ всѣ доказательства къ существу дѣла относящіяся, на точномъ смыслѣ Свода Морск. Угол. Пост., разсмотрѣвъ и сличивъ всѣ показанія командира, офицеровъ и команды транспорта *Нѣманъ* и повѣривъ счисленіе, — нашла, что транспортъ *Нѣманъ*, сентября 22-го числа при вѣтрѣ SSW отъ Гельсинорскаго рейда слѣдуя благополучно, въ 6 часовъ по полудни опредѣлилъ себя у Ангольтскаго маяка въ $^1/_4$ мили на траверзѣ и взялъ курсъ N $^1/_2$ W на Тринделенскій маякъ; въ 8 часовъ по свѣжести вѣтра взялъ первый рифъ у марселей; въ $9^1/_2$ часовъ увидѣли въ правѣ Нидлигенскіе маяки, — по пеленгу и пересѣченію курса находились отъ нихъ въ $11^1/_2$ миляхъ, а потому перемѣнили курсъ на NtW$^1/_2$W; тогда вѣтеръ зашелъ къ SW съ жестокими порывами и при-

нудилъ взять второй рифъ у марселей, продолжая постоянно крѣпчать, —ходу было $7\frac{1}{2}$ узловъ. Въ $\frac{3}{4}$ 12 часа увидѣли на NNO маякъ, приняли его за Тринделенъ и взявъ курсъ на него, шли до $12\frac{1}{2}$ часовъ, когда увидѣли другой огонь, который приняли за судовой; опасаясь симъ курсомъ приблизится къ отмѣлямъ острова Лессэ, транспортъ привелъ на правый галсъ на SOtS, и вскорѣ увидѣли 3-й огонь. Командиръ увидѣвъ три огня и усумнясь въ своемъ положеніи, не считая уже видѣнный маякъ за Тринделенъ, поворотилъ чрезъ фордевиндъ на лѣвый галсъ и легъ на WNW; этимъ галсомъ проходили выше маяка Вингэ, около котораго полагали свое мѣсто, по причинѣ сильнаго теченія отъ SW; но 23-го сентября, въ $\frac{1}{2}$ 2 часа по полуночи, транспортъ ударился о камень и румпель переломился; лишась возможности управлять рулемъ, паруса взяли на гитовы,—удары повторялись и вода прибывала въ трюмѣ. Но когда въ исходѣ 3-го часа утра удары прекратились, тогда на глубинѣ 18 сажень бросили якорь и вытравя 30 сажень канату, почувствовали снова удары транспорта.

Мракъ ночи съ дождемъ лишилъ средствъ опредѣлить свое положеніе и въ тоже время транспортъ прижало правымъ бокомъ къ скалѣ, въ разстояніи 5 саженъ отъ оной; вода въ трюмѣ быстро прибыла и въ 4 часа дошла до 5 футъ, въ это время начали палить изъ пушекъ и жгли фальшфееры. Въ исходѣ 6 часа вода наполнила полъ-трюма а въ исходѣ 8 часа выступила въ жилую палубу; а потому, не видя надежды на спасеніе судна, командиръ озаботился спасеніемъ команды, приказалъ срубить гротъ-мачту, и этимъ средствомъ переправлены судовой образъ и команда; командиръ оставилъ транспортъ послѣднимъ; въ слѣдъ за тѣмъ транспортъ погрузился. При семъ крушеніи всѣ офицеры своимъ примѣромъ хладнокровія и неустрашимости, сохранили въ командѣ порядокъ, дисциплину и повиновеніе къ приказаніямъ командира. При гибели



транспорта никто не спасъ ничего, кромѣ тетради шканечнаго журнала, 3-хъ хронометровъ и нѣсколькихъ бумагъ по канцеляріи. При передачѣ же, по срубленной мачтѣ на берегъ, денежнаго сундука, буруномъ сбило оный въ воду. По повѣркѣ команды—оказались всѣ на лицо. Лоцманскій ботъ пришедшій на помощь, перевезъ команду и офицеровъ къ мѣстечку Кензэ, къ Готенбургскому карантину, гдѣ чиновниками карантина, всѣ были приняты съ большимъ участіемъ и куда вскорѣ прибылъ Русской Консулъ г. Фе. Точность сихъ показаній всѣхъ офицеровъ и команды одинаковы, за исключеніемъ не находящихся на лицо двухъ Лейтенантовъ: Шульца, находящагося въ Англіи и Гадда, оставленнаго на мѣстѣ крушенія транспорта *Нѣманъ*.

Военно-судное дѣло.

По окончаніи слѣдственною коммисіею дѣла о крушеніи транспорта *Нѣманъ*, оно представлено Его Императорскому Высочеству Управляющему Морскимъ Министерствомъ.

Его Императорское Высочество изволилъ предписать Главному Командиру Кронштадтскаго порта предать суду командира транспорта *Нѣманъ*, и для этого назначить особый временный судъ.

Въ слѣдствіе этого были назначены:

Презусомъ суда: Контръ-Адмиралъ Струкговъ.

Ассесорами: 16 фл. эк. Капитанъ 1-го ранга Цебриковъ.
4 — — — — — Александровскій.
12 — Капитанъ 2-го ранга Тобизинъ.
17 — — — — — Данилевичъ.
7 — Капитанъ-Лейтенантъ Аболешевъ.
5 — — — — — Куроѣдовъ.

Дѣлопроизводителемъ Оберъ-Аудиторъ Титулярный Совѣтникъ Дорофѣевъ.

Презусомъ и Ассесорами временной коммисіи военнаго суда, предъ начатіемъ дѣла (на основаціи Свода Морск. Уголов. пост. 2 раздѣла, 7 главы, 208 ст.) при подсудимомъ была принята судейская присяга.

Подсудимый же, командиръ транспорта *Нѣманъ* (на основ. Св. Угол. Мор. Постанов. книг. 2 ст. 275) въ присутствіи временной военно-судной коммисіи, далъ подписку въ томъ, что во время производства изслѣдованій, пристрастныхъ допросовъ производимо ему не было и что судомъ коммисіи будетъ доволенъ.

Разсмотрѣвъ слѣдственное дѣло, произведенное о крушеніи транспорта *Нѣманъ* и повѣря, по представленной г. Шкотомъ Датской картѣ, плаваніе транспорта *Нѣманъ*, Коммисія сдѣлала ему слѣдующіе дополнительные вопросы на которые Г. Шкотъ объяснилъ:

1.) Подтверждаете ли вы прежнія показанія данныя вами въ слѣдственную коммисію о крушеніи транспорта *Нѣманъ*?

1.) Всѣ показанія мои въ слѣдственную коммисію по крушенію транспорта подтверждаю.

2.) Коммисія, опредѣляя мѣсто транспорта *Нѣманъ*, по Датской картѣ, въ $9^1/_2$ часовъ по полудни, пересѣченіемъ пеленга съ курсомъ, нашла, что транспортъ въ это время находился отъ Нидигенскаго маяка на R SW 64° въ разстояніи $13^3/_4$ миль; а по шканечному журналу и вашему рапорту значится, что вы находились отъ Ниддигенскаго маяка въ

2.) Отъ пловучаго Ангольтскаго маяка на Тринделенскій былъ взятъ курсъ $N^1/_2W$, идущій внѣ круговъ освѣщенія Ниддегенскихъ огней, которые открылись около $9^1/_2$ часовъ, и какъ кругъ освѣщенія ихъ простирается на 12 миль, счислимой же пунктъ былъ въ $13^3/_4$ миляхъ, то при этомъ положеніи не могли видѣть Ниддигенскихъ огней; и какъ они были видны почти на горизонтѣ въ продол-

это время т. е. въ $9\frac{1}{2}$ часовъ вечера, въ $11\frac{1}{2}$ итал. мил. И потому объясните: почему вы считали себя отъ Ниддигенскаго маяка не въ $13\frac{3}{4}$ а въ $11\frac{1}{2}$ миляхъ?

женіи 15 или 20 минутъ, то и положили пунктъ отъ маяка въ $11\frac{1}{2}$ миляхъ.

3.) Когда вы въ $9\frac{1}{2}$ часовъ по полудни, идя на R $N\frac{1}{2}W$ увидѣли въ правѣ Ниддигенскіе огни и по взятому вами пеленгу, пересѣченному съ курсомъ, считали себя отъ нихъ въ $11\frac{1}{2}$ миляхъ на R SW 64^0, то для чего вы перемѣнили курсъ въ лѣво и пошли на R $NtW\frac{1}{2}W$?

3.) Опредѣлясь по Ниддигенскому маяку въ $11\frac{1}{2}$ миляхъ, чтобы имѣть возможность опредѣлить себя вѣрнѣе по Тринделенскому маяку, необходимо было къ нему приблизиться, а потому перемѣнили курсъ въ лѣво и легли по R $NtW\frac{1}{2}W$.

4.) Когда въ $\frac{3}{4}12$ часа пополудни, при SW вѣтрѣ, идя на $NtW\frac{1}{2}W$ и имѣя ходу отъ 6 до $7\frac{1}{2}$ узловъ увидѣли вы въ правой рукѣ на R NNO маякъ, то на чемъ основываясь приняли вы этотъ маякъ за Тринделенскій, который по взятому вами курсу должны были увидѣть въ лѣвой рукѣ?

4.) Имѣя курсъ къ Тринделенскому маяку идущій внѣ круга освѣщенія маяка Вингэ, свѣтъ котораго простирается на 15 миль и зная, что въ Категатѣ при свѣжемъ SW вѣтрѣ, теченіе отражаясь отъ Шведскаго берега, къ которому сильно стремится изъ Скагерака, бьетъ къ острову Лессэ; и въ этотъ переходъ брали у марселей 2-й рифъ, что и заставляло придерживаться къ вѣтру т. е. въ лѣво; по этимъ двумъ причинамъ полагалъ что открывшійся

въ правѣ маякъ есть Тринделенскій, который въ ³/₄ 12 часа по счисленію отъ насъ былъ въ 3¹/₂ миляхъ, но ни какъ не Вингэ, находящійся въ тоже время въ 16¹/₂ миляхъ и опасаясь о-ва Лессэ и рифа отъ сего острова къ Тринделенскому маяку, легъ прямо на маякъ на R NNO а потомъ привелъ на правый галсъ и легъ на R SOtS.

5.) Въ вышеозначенныхъ отвѣтныхъ пунктахъ самую ли истинную правду показали?

5.) Отвѣты далъ по самой истинной правдѣ.

Разсмотрѣвъ дѣло Временная Коммисія военнаго суда нашла:

1.) Что транспортъ *Нѣманъ*, имѣя 22 числа сентября въ 6 часовъ по полудни, вѣрный отшедшій пунктъ въ ¹/₄ мили отъ Ангольтскаго маяка, и идя послѣ того полнымъ вѣтромъ около 6 часовъ, почти по одному направленію, увидавъ въ ³/₄ 12-го часа того же дня на R NNO маякъ, соображаясь съ своимъ счисленіемъ и предполагаемымъ теченіемъ, отъ Шведскихъ береговъ къ W, принялъ этотъ маякъ за Тринделенскій; дѣйствительно же это былъ маякъ Вингэ, отстоящій отъ Тринделенскаго на R NO 50° въ разстояніи 16 итальянскихъ миль.

2) Принявъ видѣнный маякъ за Тринделенскій, транспортъ *Нѣманъ* пройдя нѣсколько времени по румбу, ведущему къ маяку, привелъ на правый галсъ на R SOtS, для того чтобы удалиться отъ мелей острова Лессэ.

3) Но, какъ видѣнный имъ маякъ былъ не Тринделенскій, а Вингэ, то и взятый имъ курсъ на R SOtS не удалилъ его



отъ мелей острова Лессэ, какъ онъ предполагалъ, но привелъ въ шхеры.

4) Когда же командиръ транспорта *Нѣманъ* увидѣлъ другой огонь, принятый имъ сначала за огонь на суднѣ, и потомъ — третій огонь, и убѣдясь, что эти огни принадлежатъ маякамъ Вингэ, Бушеръ и Бетте, опредѣляя свое мѣсто по пеленгамъ маяковъ, увидалъ свое опасное положеніе; тогда онъ немедленно поворотилъ черезъ фордевиндъ на лѣвый галсъ, и легъ на R WNW ведущій къ выходу изъ шхеръ въ Категатъ; но къ несчастію будучи уже въ шхерахъ, спустя самое короткое время послѣ поворота, ударился о подводный камень, съ котораго транспортъ черезъ нѣсколько времени сошелъ опять на глубину 18 саженъ, и тогда немедленно былъ отданъ якорь; но едва успѣли вытравить канату до 30 саженъ, транспортъ снова ударился о каменья, и въ тоже время былъ прижатъ теченіемъ и свѣжимъ вѣтромъ къ отлогой скалѣ.

5) Въ продолженіи ночи будучи въ семъ опасномъ положеніи, не смотря на весьма жестокій вѣтеръ, совершенную темноту, дождь и холодъ, всѣ офицеры и нижніе чины, не теряясь духомъ, употребляли, по приказанію командира, всѣ возможныя средства къ выкачиванію изъ транспорта воды; но около 6 часовъ утра, когда стало уже свѣтать, командиръ транспорта усматривая, что вода наполнивъ весь трюмъ, начинала выступать въ жилую палубу, и не видя никакихъ средствъ къ спасенію транспорта, — приступилъ къ спасенію команды, для чего и приказалъ, въ исходѣ 8-го часа утра, срубить гротъ-мачту, которая упавъ прямо на скалу, доставила возможность всей командѣ, по оной мачтѣ, перебраться наберегъ. Переборка эта, само-собою разумѣется, весьма опасная, но отъ соблюденія въ точности офицерами и нижними чинами воинской дисциплины, не смотря на опасность отъ сильнаго буруна, ходившаго между транспортомъ и скалою, была совер-

шена благополучно въ самое короткое время, не потерявъ ни одного человѣка; спасти же изъ транспорта какъ казеннаго, такъ и собственнаго имущества, кромѣ судоваго образа, 3-хъ хронометровъ и тетради шканечнаго журнала, не было ни какой возможности, ибо транспортъ въ это время, отъ пребывающей воды, быстро погружался въ воду, а по переходѣ на берегъ послѣдняго, то есть командира, транспортъ совершенно затонулъ.

6) Изъ записки, представленной командиромъ транспорта *Нѣманъ*, Капитанъ-Лейтенантомъ Шкотомъ, въ слѣдственную коммисію видно: что трехъ-мачтовое Датское судно, снявшись съ якоря съ Гельсинорскаго рейда въ одно время съ транспортомъ *Нѣманъ*, проходя Категатъ при той же силѣ и направленіи вѣтра отъ SW, разбилось на южной оконечности рифа у острова Лессэ, а транспортъ *Нѣманъ* въ ту же ночь разбился близь маяка Вингэ въ сѣверныхъ шхерахъ; что и доказываетъ, что Датское судно на пути своемъ по Категату встрѣтило теченіе отъ О-та, а транспортъ *Нѣманъ* въ тоже время около острова Лессэ встрѣтилъ сильное теченіе отъ SW.

7) Ошибка въ принятіи маяка Вингэ за Тринделенскій, отъ чего послѣдовало и самое крушеніе транспорта, произошла, какъ видно, отъ совершенно неправильнаго теченія, существующаго въ сѣверной части Категата.

Всѣ сіи обстоятельства убѣждаютъ, что крушеніе транспорта *Нѣманъ* послѣдовало не отъ упущенія или неосмотрительности командира онаго, но единственно отъ совершенно неправильнаго и неподчиненнаго никакимъ законамъ теченія моря, существующаго въ сѣверной части Категата. А потому коммисія Военнаго Суда, на основаніи Свода Мор. Уголовн. Пост. (кн. 1, раздѣла I, глава 4, ст. 108) *приговорила:* Капитанъ-Лейтенанта Шкота отъ суда и всякой отвѣтственности по дѣлу о крушеніи транспорта *Нѣманъ* освободить; цѣнность же у-



бытка отъ того произшедшую, принять на счетъ казны, а г.г. офицерамъ, и нижнимъ чинамъ, бывшимъ на семъ транспортѣ при крушеніи, за потерю собственности, на основаніи Высочайше утвержденной выписки изъ журнала Комитета Министровъ 29 января и 8 февраля 1827 года, и докладной записки Начальника Морскаго Штаба 22 января того же 1827 года за № 263, выдать: первымъ половинное, а послѣднимъ, за потерю заслуженности, полное жалованье.

Временная Коммисія военнаго суда, окончивъ дѣло, представила его г. Главному Командиру Кронштадтскаго порта, который разсмотрѣвъ слѣдственное и военно-судное дѣло о крушеніи транспорта *Нѣманъ* нашелъ:

1) Когда въ $11^3/_4$ часовъ ночи открылся огонь на NNO, транспортъ по счисленію отъ пункта, опредѣленнаго въ $9^1/_2$ часовъ по Ниддигенскимъ маякамъ находился на паралели Тринделенскаго маяка къ О-ту въ 2 миляхъ, то, чтобы принять открывшійся огонь за маякъ Тринделенъ, слѣдовало предположить сильное теченіе на SW, прямо противъ крѣпкаго вѣтра отъ сего румба дувшаго, что было противно не только общей вѣроятности, но и тому, что за нѣсколько до того часовъ испытано было на самомъ транспортѣ, когда плывя отъ Ангольта курсомъ $N^1/_2W$ онъ опредѣлилъ себя отъ Ниддигенскихъ маяковъ въ $11^1/_2$ миляхъ вмѣсто 16 (какъ выходило по пересѣченію курса съ пеленгомъ) и приписывая такую разность дѣйствію теченія и волненія отъ SW, весьма справедливо перемѣнилъ курсъ въ лѣво на 1 румбъ.

2) Румбъ проведенный отъ Тринделенскаго маяка на SSW, проходилъ по отмели окружающей о-въ Лессэ, внутри голиковъ ее обозначающихъ. Если бы транспортъ находился на этой чертѣ, то близость навѣтреннаго берега и малой глубины не могли бы не обнаружиться въ упавшемъ внезапно и измѣнившемся волненіи, чего однакожъ не было замѣчено; напро-

тивъ того, огромное волненіе приводится въ числѣ причинъ препятствовавшихъ бросить лотъ.

3) Но почитая уже себя, справедливо или нѣтъ, на SSW отъ Тринделена, слѣдовало, чтобы убѣдиться въ этомъ, тотчасъ привести къ вѣтру на правый галсъ и бросить лотъ. Большая глубина показала бы, что транспортъ находится не подъ островомъ Лессэ. Не принятіе этой мѣры почитаю я главнѣйшею причиною постигшаго транспортъ бѣдствія. По всѣмъ симъ соображеніямъ я нахожу, что командиръ транспорта *Нѣманъ* сдѣлалъ ошибку, принявъ маякъ Винге за Тринделенъ; и въ семъ ошибочномъ предположеніи поступилъ неосторожно взявъ курсъ NNO, не убѣдясь предварительно бросаніемъ лота, дѣйствительно ли онъ находится подъ берегомъ Лессэ. Но полагаю ходатайствовать предъ милосердіемъ Монаршимъ объ освобожденіи его отъ штрафа предвидѣннаго ст. 370 кн. 1. Раз. II, Свода Мор. Уголов. Постан., во уваженіе какъ прежней его отличной службы, такъ въ особенности хладнокровія и благоразумной распорядительности, оказанныхъ имъ при самомъ крушеніи транспорта, которымъ должно приписать благополучное спасеніе всей команды.

Во всемъ же прочемъ соглашаюсь съ мнѣніемъ Коммисіи военнаго суда.

По разсмотрѣніи дѣла, Г. Главный Командиръ съ своимъ мнѣніемъ представилъ его въ Морской Генералъ-Аудиторіатъ, который по внимательномъ соображеніи всѣхъ обстоятельствъ, ***нашелъ:*** что причиною крушенія транспорта *Нѣманъ* было, во 1-хъ: оказавшееся ошибочнымъ предположеніе, что теченіе направляется отъ Шведскихъ береговъ къ W, и въ принятіи маяка Вингэ открывшагося на NNO за Тринделенскій маякъ; во 2-хъ: не принятіе въ соображеніе, что ежели бы транспортъ находился на SSW отъ Тринделенскаго маяка, то ни коимъ образомъ не могло бы быть огромнаго волненія, ко-

торое судно постоянно испытывало, ибо при такомъ положеніи оно было бы закрыто отъ волненія островомъ Лессэ; и въ 3-хъ: упущеніе удостовѣриться посредствомъ лота, дѣйствительно ли транспортъ находится въ кругу отмелей острова Лессэ.—Относить безусловно въ вину Капитанъ-Лейтенанту Шкоту первую изъ изложенныхъ выше причинъ, не представляется достаточныхъ основаній, по извѣстному непостоянству вообще теченія въ Категатѣ, неподчиненнаго ни какимъ правиламъ, какъ это между прочимъ объяснено въ описаніи Категата, переведеннаго съ Шведскаго и Датскаго языковъ на Русской въ 1844 году г. Храмцовымъ, и чему доказательствомъ служитъ примѣръ Датскаго судна, приведенный Шкотомъ въ запискѣ представленной въ слѣдственную коммисію. Судно это слѣдовало однимъ курсомъ съ транспортомъ *Нѣманъ* и разбилось на южномъ рифѣ отъ острова Лессэ, принявъ пловучій маякъ, стоящій на южной оконечности рифа за Тринделенскій. Транспортъ *Нѣманъ* разбился въ Шведскихъ шхерахъ близь маяка Вингэ, слѣдовательно при тѣхъ же обстоятельствахъ транспортъ снесло теченіемъ къ О-ту а Датское судно къ W. Но что касается до двухъ другихъ причинъ, то нельзя не отнести ихъ къ недостаточности соображеній Капитанъ-Лейтенанта Шкота, въ особенности же нестаранію его посредствомъ лота убѣдиться въ томъ, дѣйствительно ли онъ находился въ отмеляхъ, окружающихъ островъ Лессэ. Употребленіе этого средства, необходимаго въ положеніи, въ которомъ находился транспортъ и указаннаго статьей 255 Морскаго Устава, не представляло ни малѣйшаго затрудненія, потому, что транспортъ слѣдовалъ попутнымъ вѣтромъ и приведеніе на короткое время въ бейдевиндъ на правый галсъ не имѣло бы слѣдствіемъ потери мѣста. Основываясь на изложенныхъ выше соображеніяхъ и признавая Капитанъ-Лейтенанта Шкота по точному смыслу Св. Мор. Угол. Пост. ст. 370 виновнымъ въ неосмотритель-

ности имѣвшей слѣдствіемъ разбитіе транспорта *Нѣманъ*, Морской Генералъ-Аудиторіатъ находитъ его Шкота, подлежащимъ исключенію изъ службы. Но опредѣляя подсудимому наказаніе по точной силѣ закона, Генералъ-Аудиторіатъ считалъ обязанностію обратить вниманіе на слѣдующія обстоятельства, дающія Шкоту нѣкоторыя права на снисхожденіе:

1-е) Что въ продолженіи всей ночи, бывшей столь гибельною для транспорта, какъ командиръ онаго, такъ и старшій офицеръ Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Штабсъ-Капитанъ Савинъ, находились постоянно на верху, и всѣ старанія ихъ были направлены къ тому, чтобы посредствомъ безпрерывно повѣряемаго счисленія и открывающихся огней, опредѣлить надлежащій курсъ для судна; слѣдовательно въ дѣйствіяхъ ихъ не было ни малѣйшей небрежности а замѣчается только недостаточность соображенія, которая болѣе или менѣе, есть дѣло большой практики и опытности.

2) Что благоразумныя и хладнокровныя распоряженія Капитанъ-Лейтенанта Шкота при крушеніи транспорта и сохраненіе между экипажемъ онаго, порядка и повиновенія, много способствовали къ спасенію команды.

3-е) Отличная до сего времени служба сего Штабъ-Офицера и ходатайство въ пользу его Г. Главнаго Командира Кронштадтскаго порта.

По симъ уваженіямъ Генералъ-Аудиторіатъ осмѣливается предать участь подсудимаго Капитанъ-Лейтенанта Шкота Монаршему милосердію и если Его Императорскому Величеству благоугодно будетъ облегчить мѣру присужденнаго Шкоту на основаніи законовъ наказанія, Генералъ-Аудиторіатъ пріемлетъ смѣлость ходатайствовать о замѣненія исключенія изъ службы, двухъ мѣсячнымъ арестомъ съ содержаніемъ на гауптвахтѣ. Убытокъ происшедшій отъ крушенія транспорта *Нѣманъ* и отъ потери бывшаго на немъ груза, простирающійся по исчисленію



флота Генералъ-Интенданта на сто семьдесятъ семь тысячь четыреста десять рублей двадцать семь копѣекъ серебромъ, равно и издержки, произведенныя послѣ крушенія транспорта; но неимѣнію у Капитанъ-Лейтенанта Шкота никакого имущества, Генералъ-Аудиторіатъ полагаетъ принять на счетъ казны и вмѣстѣ съ тѣмъ поставить кому слѣдуетъ въ обязанность удовлетворить экипажъ погибшаго транспорта за потерю при семъ случаѣ собственности, на основаніи Св. Мор. Угол. Пост. кн. 2, допол. къ ст. 641. Заключеніе сіе повергнуть на Всемилостивѣйшее благосоизволеніе Его Императорскаго Величества.

На представленномъ съ таковымъ заключеніемъ, всеподданѣйшемъ докладѣ Морскаго Генералъ-Аудиторіата, въ 10 день сего февраля 1853 года послѣдовала собственноручная Его Императорскаго Величества конфирмація: «отставить отъ службы, предоставя вступить вновь въ оную первымъ офицерскимъ чиномъ, а впрочемъ, быть по сему.»

II

ЧАСТЬ УЧЕНО-ЛИТЕРАТУРНАЯ.

ГОРШЕЧНЫЕ СВОДЫ УГЛОВАГО КОРПУСА 2-Й МОРСКОЙ КАЗАРМЫ (ВЪ С. ПЕТЕРБУРГѢ У КАЛИНКИНА МОСТА).

(Статья Инженеръ Штабсъ-Капитана Теплова).

> Outre la perfection de la poterie, absolument nécessaire dans ce nouveau genre de construction, il faut que l'architecte qui voudra l'employer, réunisse à la pratique toutes les connaissances théoriques relatives à son art. Il faut qu' il soit en état de rendre compte, suivant la forme et la charge de ses constructions, de la pression que chaque point éprouve, et du levier avec lequel agissent les forces qui tendent à rompre les poteries.
>
> Rapport fait à l'académie le 6 septembre 1785.
>
> Coulomb, rapporteur.

Морской Сборникъ, открывая на своихъ страницахъ мѣсто для помѣщенія статей о ходѣ кораблестроительныхъ, строительныхъ и гидрографическихъ работъ по морскому вѣдомству, идетъ къ возвышенной цѣли установить обмѣнъ познаній и дать возможность всѣмъ оцѣнять и судить о достоинствахъ производимыхъ у насъ работъ. Мѣра эта поставитъ работы наши на



возможную степень совершенства и вмѣстѣ съ тѣмъ приведетъ къ удовлетворенiю другой, не менѣе важной, потребности.

Мiровыя сооруженiя, созданныя въ послѣднее двадцати-восьмилѣтiе и вновь созидаемыя, какъ по мановенiю ока, на сушѣ и моряхъ,—незыблемый памятникъ Благословеннаго Царствованiя и неисчерпаемый источникъ для собранiя поучительныхъ свѣдѣнiй о постепенномъ развитiи строительнаго искуства. Потребность имѣть систематическое и научное описанiе этихъ мiровыхъ сооруженiй уже давно сказывалась и нынѣ достойно оцѣнена. Повременныя статьи о ходѣ строительныхъ работъ, заключая въ себѣ изложенiе обстоятельствъ, встрѣтившихся при исполненiи, средствъ, употребленныхъ для преодолѣнiя препятствiй, и наконецъ самыхъ ошибокъ, если они случились, при выполненiи, или предположенiяхъ, бросятъ яркiй свѣтъ на современное состоянiе искуства и, по надлежащей критической оцѣнкѣ, послужатъ матерiяломъ для составленiя упомянутаго описанiя. Безъ этихъ подробныхъ, научныхъ статей, обработанныхъ самими строителями, описанiе постороннимъ лицемъ уже оконченныхъ сооруженiй будетъ и безцвѣтно и блѣдно.

Какую пользу строительному искуству принесетъ это повременное помѣщенiе статей о ходѣ работъ, почти безполезно и говорить. Теперь ошибка одного можетъ безсознательно повториться другимъ, а удачный прiемъ не служитъ ему урокомъ. Единственное средство избѣгнуть ошибокъ, или воспользоваться тѣмъ, что открыто усилiемъ другаго,—рыться въ описанiяхъ чужеземныхъ работъ. Но прилично ли намъ, созидающимъ храмы, преисполненные лѣпоты неподражаемой, воздвигающимъ чертоги Царю Россiи, сооружающимъ гранитныя твердыни, разсѣкающимъ волны всѣхъ морей и океановъ со временъ Державнаго Петра, пролагающимъ пути сообщенiя

От финскихъ хладныхъ скалъ до пламенной Колхиды,
От потрясеннаго Кремля
До стѣнъ недвижнаго Китая,

приличноли намъ расчитывать на результаты чужеземныхъ построекъ, на-слово имъ вѣрить и безусловно ими руководиться. Но еще пройдетъ много лѣтъ прежде, чѣмъ страницы Морскаго Сборника и прочихъ періодическихъ изданій по строительной части, успѣютъ наполниться достаточнымъ количествомъ свѣдѣній для указанія примѣровъ начинающимъ, для сравненія удачныхъ результатовъ новой постройки съ результатами прежнихъ. Въ ожиданіи этого вожделѣннаго времени, необходимость заставляетъ при описаніи горшечныхъ сводовъ угловаго корпуса 2-й морской казармы поставить имъ въ параллель своды чужеземные; а сколько милліардовъ горшковъ уже употреблено для зданій Петербурга? Говорятъ, что купола вновь воздвигаемыхъ церквей дѣлаются изъ горшковъ; говорятъ, что при помощи этого же матеріяла устроено много сводовъ и потолковъ, но — при какихъ обстоятельствахъ горшки употреблены, какое оказали сопротивленіе, до какой степени удобны, въ какихъ случаяхъ и какъ должны употребляться—скрыто во мракѣ неизвѣстности.

Прежде описанія горшечныхъ сводовъ угловаго корпуса прослѣдимъ, по Еск'у, исторію горшковъ и рядъ попытокъ, давшихъ имъ право гражданства.

Раціональное употребленіе горшковъ начало распространяться съ 18-го столѣтія, когда двѣ коммиссіи, одна въ іюнѣ, другая въ сентябрѣ 1785 года, освидѣтельствовали нѣсколько горшечныхъ сводовъ и дали одобрительный отзывъ о постройкахъ этого рода. Поводомъ къ изслѣдованію свойствъ горшечной кладки была записка St-Fart'a, въ которой онъ высказалъ достоинство горшковъ, какъ матеріяла для устройства легкихъ сводовъ и потолковъ. Матеріялъ этотъ былъ извѣстенъ съ



давнихъ поръ, но достоинства его не были надлежащимъ образомъ оцѣнены, почему и употребленіе его было весьма ограниченно.

По свидѣтельству путешественниковъ слѣды употребленія горшковъ, въ видѣ продолговатыхъ цилиндрическихъ вазъ, оказываются въ развалинахъ индѣйскихъ зданій: въ храмѣ Вишну, въ гробницѣ d'Owliat и во дворцѣ Набаба въ Бенгалорѣ. Развалины Геркулана, Помпеи и циркъ Каракаллы въ Римѣ показываютъ, что и Римляне при сооруженіи своихъ зданій употребляли продолговатыя вазы, или амфоры. Въ послѣдствіи употребленіе горшковъ начало распространяться и на Сѣверѣ. Потолки миссельбургскаго замка въ Пруссіи были построены изъ горшковъ. Форма ихъ весьма мало отличалась отъ формы горшковъ римскихъ; это были сквозные цилиндры довольно грубо приготовленные. Далѣе мы видимъ употребленіе горшковъ во многихъ германскихъ замкахъ для устройства потолковъ надъ помѣщеніями подверженными сырости, но горшки эти были тщательнѣе приготовлены и имѣли уже видъ цилиндровъ съ прилаженной къ нимъ крышкой. Куполъ церкви св. Стефана въ Римѣ и св. Виталія въ Равеннѣ также построены изъ горшковъ. Въ началѣ 18-го столѣтія употребленіе горшковъ начало входить и во Францію, но примѣры эти были весьма рѣдки. Въ 1720 году Бернардини и Лассюрансъ употребили горшки на устройство потолковъ во дворцѣ Конде. Вотъ и всѣ, болѣе извѣстные примѣры горшечныхъ построекъ, которые навели St-Fart'a на мысль изслѣдовать свойства горшечной кладки и распространить ея употребленіе. Съ этой цѣлью онъ устроилъ нѣсколько пробныхъ горшечныхъ сводовъ и составилъ упомянутую выше записку о достоинствахъ горшковъ. Французская Академія наукъ и Академія Архитектуры поручили разсмотрѣніе этого дѣла особеннымъ коммисіямъ, которыя и представили свои отчеты. Прослѣдимъ ихъ вкратцѣ.

Построенные St-Fart'омъ своды были:

1., Горшечный коробчатый сводъ надъ пролетомъ 6,4 фута. Подъемъ свода отъ $8^1/_2$ до 10,7 дюйма, а длина $25^1/_2$ футъ; горшки имѣли $7^1/_2$ дюймовъ высоты; діаметръ ихъ верхняго, круглаго конца былъ 3,73 дюйма, а сторона нижняго, квадратнаго конца $4^1/_2$ дюйма; толщина боковыхъ стѣнокъ горшка была около $^1/_3$ дюйма, покрышки около $^1/_4$, а толщина дна около $^1/_2$ дюйма. При равныхъ объемахъ вѣсъ горшковъ составлялъ $^1/_4$ вѣса кирпича. Сводъ этотъ могъ выдержать нагрузку въ 320 пудовъ.

2., Горшечный стрѣльчатый сводъ (en ogive), назначенный для поддержанія крыши. Онъ былъ устроенъ надъ описаннымъ выше, слѣдовательно пролетъ его и длина были тѣже, а подъемъ $10^1/_2$ футовъ.

3., Плоскій горшечный сводъ надъ пространствомъ $12^4/_5$ фута въ квадратѣ. Онъ былъ устроенъ изъ тѣхъ же горшковъ и имѣлъ подъемъ только въ $6^2/_5$ дюйма, слѣдовательно около $^1/_{24}$ части пролета. Могъ выдержать нагрузку въ 150 пудовъ.

4., Совершенно плоскій горшечный сводъ, или лучше потолокъ, надъ пространствомъ $6^2/_5$ футъ въ квадратѣ. Онъ былъ основанъ на закраинахъ 4-хъ-угольной деревянной обвязки и могъ выдержать нагрузку 36 пудовъ. Горшки, употребленные на постройку этого потолка, были $6^2/_5$ дюйма въ діаметрѣ и такой же высоты. Для опыта нарочно выбили дно и покрышку горшковъ, такъ что весь потолокъ представлялъ видъ сѣтки, но и въ этомъ поврежденномъ состояніи онъ держалъ грузъ 6-ти человѣкъ.

5., Горшечная крыша. Изъ краткаго отчета, сдѣланнаго коммисіей объ этой крышѣ, видно только, что она была составлена изъ горшковъ, уложенныхъ въ плоскости ската и замѣнявшихъ собою стропила, обрѣшетку и собственно крышу. О размѣрахъ ея въ отчетѣ не упомянуто.

Коммисія сдѣлала самые лестные отзывы объ этихъ по-



стройкахъ и произвела нѣсколько опытовъ надъ сопротивленіемъ горшковъ.

Для узнанія усилій, раздавливающихъ горшки, клали ихъ на деревянные обрубки и, перекрывъ другимъ обрубкомъ, давили помощію рычаговъ. Средній результатъ заключался въ томъ, что горшокъ $4^1/_2$ дюйма въ діаметрѣ, до $7^1/_2$ дюймовъ высоты и $2\ ^7/_{10}$ фунтовъ вѣсомъ раздавливается грузомъ отъ 21 до 24 пудовъ. Очевидно, горшокъ, находясь въ массѣ кладки, можетъ оказать гораздо большее сопротивленіе; потому что растворъ, окружающій его со всѣхъ сторонъ, оказываетъ сопротивленіе самъ собою и способствуетъ равномѣрной передачѣ давленія. По опытамъ коммисіи, горшки, составляя массу кладки, раздавливались грузомъ 150-ти пудовъ.

Надъ вѣсомъ и сопротивленіемъ плоскихъ горшечныхъ сводовъ были въ послѣдствіи произведены опыты Г. Еск'омъ. Этихъ опытовъ мы здѣсь не помѣщаемъ по не совсѣмъ правильному изложенію ихъ и по убѣжденію, что они, какъ и упомянутые выше опыты, имѣютъ для насъ важность только въ историческомъ отношеніи, а существенной пользы въ нихъ нѣтъ. Они могутъ дать только нѣкоторое понятіе о сопротивленіи горшковъ и горшечныхъ сводовъ, но не могутъ намъ служить примѣромъ, или руководствомъ при соображеніи новыхъ построекъ.

Качество глины, песку и тщательность выдѣлки у насъ другія, а съ измѣненіемъ ихъ измѣняется вѣсъ и сопротивленіе горшковъ; употребляемый нами растворъ также одаренъ другими качествами, а при какомъ другомъ матеріялѣ и при какой другой работѣ, какъ не при горшкахъ и горшечныхъ сводахъ, растворъ имѣетъ наибольшее и наисущественнѣйшее значеніе? Въ большихъ тяжелыхъ сводахъ растворъ имѣетъ значеніе только потому, что наполняетъ пустоты между смѣжными клиньями, а связь его въ сопрягающихъ плоскостяхъ не играетъ

важной роли. Въ этомъ отношеніи растворъ весьма подходитъ къ обыкновенному столярному клею, который отлично хорошо склеиваетъ небольшіе куски дерева и никуда негодится для склейки мачтовыхъ деревъ.

Чтобы нагляднѣе объяснить причину этого обстоятельства, представимъ себѣ два кирпичныхъ кубика, связанныхъ слоемъ обыкновеннаго известковаго раствора. Поднявъ рукою верхній кубикъ, мы вмѣстѣ съ тѣмъ подымемъ и нижній, если только вѣсъ его небудетъ превосходить силы сцѣпленія раствора. Вѣсъ нижняго кубика, или разрывающая сила, пропорціональна кубу его стороны, а площадь сцѣпленія раствора, или сила противудѣйствующая,—квадрату той же стороны. Слѣдовательно сцѣпленіе раствора, достаточное чтобы сростить два маленькихъ кубика, можетъ оказаться недостаточнымъ для сцѣпленія двухъ большихъ. Величина кубиковъ, за которою сцѣпленіе раствора оказывается безсильнымъ, при одинаковыхъ прочихъ обстоятельствахъ, бываетъ тѣмъ больше, чѣмъ легче вещество, изъ котораго кубики сдѣланы. Но пустыя тѣла, къ числу которыхъ принадлежатъ и горшки, дѣлаютъ въ пользу сцѣпленія раствора еще одно исключеніе: вѣсъ ихъ, если и не пропорціоналенъ квадратамъ діаметровъ, то покрайней мѣрѣ растетъ далеко не въ той прогрессіи, какъ кубы ихъ. Обстоятельство это весьма важно и относитъ безсиліе раствора относительно горшковъ еще дальше.

Вотъ сущность обстоятельства въ самомъ простомъ и элементарномъ видѣ, отъ котораго происходитъ, что сцѣпленіе раствора имѣетъ ограниченное вліяніе на устойчивость большихъ, тяжелыхъ сводовъ и есть одна изъ дѣятельнѣйшихъ причинъ устойчивости небольшихъ и легкихъ.

Въ первыхъ на долю раствора остается только наполнять пустоты между клиньями и тѣмъ самымъ обусловливать равномѣрную передачу давленій. По мѣрѣ подобнаго измѣненія об-

стоятельствъ, при которыхъ сцѣпленіе начинаетъ терять важность, другое свойство раствора начинаетъ его пріобрѣтать. Это свойство—твердость раствора, или сопротивленіе раздробленію. Но какъ ни важно это свойство для существованія большаго свода, устойчиваго по своимъ измѣреніямъ,—оно не можетъ оказать никакого вліянія на приращеніе устойчивости свода, по своимъ измѣреніямъ неустойчиваго. Сцѣпленіе раствора поступаетъ иначе: не принимая никакого участія въ судьбѣ свода, котораго возможность обусловлена равновѣсіемъ частей, оно неуклонительно дѣйствуетъ при отсутствіи равновѣсія и, если прійдется по силѣ, возстановляетъ его.

Все это приводитъ къ заключенію, что для большихъ сводовъ результаты теоретическихъ соображеній, основанныхъ на предположеніи, что устойчивость свода обусловливается только равновѣсіемъ его частей, непогрѣшимая истина. При соображеніи подобныхъ сводовъ вѣковая практика даетъ промахъ, теорія—нѣтъ. Законы и правила ею предначертанные непреложны.

При маленькихъ и легкихъ сводахъ справедливость результатовъ теоріи обусловлена принятіемъ во вниманіе сцѣпленія раствора. Не невозможность принять эту силу во вниманіе, а сложность формулъ и незначительность случаевъ, гдѣ эта сила имѣетъ рѣшительное вліяніе на устойчивость, даетъ особенную важность опытамъ и наблюденіямъ. Но главные результаты ихъ могутъ имѣть только мѣстную важность и занимательны для другой страны, пользующейся другими матеріяльными средствами, только какъ историческіе факты въ наукѣ постепеннаго развитія строительнаго искуства. Такой образъ воззрѣнія и совершенное отсутствіе наблюденій надъ результатами нашихъ горшечныхъ построекъ побуждаютъ помѣстить здѣсь результаты моихъ опытовъ, не смотря на всю незначитель-

ность ихъ. Они были произведены при устройствѣ сводовъ 2-й морской казармы, и заключались въ слѣдующемъ.

1., Вѣсъ горшковъ и горшечной кладки. Употребленные для испытанія горшки имѣли 8 дюймовъ высоты; діаметръ ихъ круглаго конца былъ $2^1/_4$, а сторона четырехъ-угольной части $2^1/_2$ вершка. Толщина боковыхъ стѣнокъ не одинакова; у четырехъ-угольной части больше, до 2 восьминъ вершка, а у круглаго конца меньше—около 1 восьмины. Толщина дна и покрышки также около 1 восьмины вершка. Изъ этого видимъ, что отношеніе между размѣрами различныхъ частей горшка не вполнѣ соотвѣтствуетъ распредѣленію дѣйствующихъ на него силъ. Горшки, смотря по мѣсту, бываютъ обременены большимъ давленіемъ то съ одного, то съ другаго конца, и какъ весьма трудно и не всегда возможно класть горшки такимъ образомъ, чтобы болѣе крѣпкій конецъ приходился туда, гдѣ дѣйствуетъ бо̀льшее давленіе, то казалось бы лучше давать стѣнкамъ горшка одинаковую толщину по всей высотѣ. Затруднительность выдѣлки горшковъ съ совершенно правильной толщиной стѣнокъ заставляетъ несчитать это обстоятельство недостаткомъ, тѣмъ болѣе, что при большихъ горшечныхъ сводахъ, при которыхъ наиболѣе можно опасаться слабости горшковъ, ихъ конусообразная форма имѣетъ уголъ при вершинѣ нѣсколько меньшій, чѣмъ какой образуютъ двѣ смѣжныя сопрягающія плоскости свода. Отъ этого при большихъ сводахъ толщина шва у круглаго конца больше толщины шва у четырехъ-угольной части. Такое утолщеніе шва вокругъ круглаго конца нѣсколько сравниваетъ степень сопротивленія обоихъ концовъ горшка. Что же касается до толщины дна и покрышки, то казалось бы лучше нѣсколько увеличить ихъ.

Для опредѣленія вѣса было взвѣшано 15 горшковъ:

1-й горшокъ вѣсилъ 2 фунта 44 золотника.
2 — — — — 2 — — 92 — —

3	горшокъ	вѣсилъ	2	фунта	50	золотниковъ.
4	—	—	2	—	42	—
5	—	—	2	—	26	—
6	—	—	2	—	28	—
7	—	—	2	—	80	—
8	—	—	2	—	48	—
9	—	—	2	—	58	—
10	—	—	2	—	52	—
11	—	—	2	—	86	—
12	—	—	2	—	54	—
13	—	—	2	—	66	—
14	—	—	2	—	76	—
15	—	—	2	—	58	—

Прослѣдивъ эту таблицу, видимъ, что разность въ вѣсѣ между самымъ тяжелымъ и легкимъ горшкомъ была въ 66 золотниковъ, а среднiй вѣсъ горшка 2 фунта $57^1/_3$ золотника. Принимая объемъ горшка въ 21 куб. вершокъ, получаемъ вѣсъ его 11,873 золотника. Объемъ обыкновенныхъ размѣровъ кирпича 27 вершковъ, а вѣсъ около 11 фунтовъ, слѣдовательно одинъ куб. вершокъ кирпича вѣситъ 39,111 золотниковъ. Сравнивая эти вѣса, находимъ, что при равныхъ объемахъ горшки легче кирпича въ 3,294 раза; но изъ этого еще не слѣдуетъ, что горшечная кладка во столько же разъ легче кирпичной, потому что растворъ, входящiй въ составъ горшечной кладки, значительно увеличиваетъ ея относительный вѣсъ.

Для опредѣленiя отношенiя между вѣсами обѣихъ кладокъ, нѣсколько горшковъ было подлито въ деревянномъ ящикѣ и взвѣшано. Основанiе его было 18 вершковъ въ квадратѣ, а высота 5 вершковъ. На днѣ ящика подлили круглыми концами внизъ 36 горшковъ, которые и образовали квадратъ 2,26 фута въ сторонѣ. Пустой ящикъ, вмѣстѣ съ деревянными клиньями, державшими горшки на своихъ мѣстахъ, вѣсилъ почти 2 пуда,

а вмѣстѣ съ клиньями и горшками, тотчасъ по подливкѣ, вѣсилъ 8 пудъ 4 фунта; слѣдовательно вѣсъ пробной горшечной кладки, составлявшей 3,44 куб. футовъ, былъ 6,1 пудъ. Принимая вѣсъ одного куб. фута сырой кирпичной кладки въ 3,23 пуда, выходитъ, что вѣсъ сырой горшечной кладки относится къ вѣсу сырой кирпичной, какъ 1,773 : 3,23. Усушка имѣетъ гораздо бóльшее вліяніе на уменьшеніе вѣса горшечной кладки, чѣмъ на уменьшеніе кирпичной, а потому, отношеніе между вѣсами сухихъ кладокъ будетъ другое.

2., *Сопротивленіе горшковъ раздавливанію.* Горшки могутъ оказать гораздо бóльшее сопротивленіе, когда они, какъ въ массѣ кладки, окружены известковымъ растворомъ. Для соображеній объ устойчивости горшечныхъ сводовъ и перегородокъ нужно знать сопротивленіе горшковъ, поставленныхъ въ подобныя обстоятельства, а потому и опыты были произведены надъ горшками, подлитыми известковымъ растворомъ. Раздавливаніе горшковъ рычагами приводитъ иногда къ невѣрнымъ заключеніямъ о величинѣ дѣйствовавшей силы, почему при опытѣ оно было достигнуто вѣсомъ кирпичной нагрузки.

На прочномъ фундаментѣ положили доску и подлили на ней известковымъ растворомъ два горшка. На поверхность ихъ, составлявшую около 5 вершковъ въ квадратѣ, подлили, также известковымъ растворомъ, два кирпича. Поверхъ этой покрышки производили нагрузку кирпичами, положенными на-сухо, и замѣчали при какомъ числѣ грузившихъ кирпичей горшки лопались.

Два желѣзныхъ, или сильно обожженныхъ горшка лопнули отъ груза 186 кирпичей или 50 пуд.
два красныхъ — — — — — — 136 — — — 36,5 —
алыхъ — — — — — — 120 — — — 32,2 —

Оцѣняя степень сопротивленія по опытамъ надъ горшками, связанными совершенно свѣжимъ растворомъ, мы находимъ ее



меньше, чѣмъ могутъ оказать горшки при помощи затвердѣвшаго раствора. Но какъ своды по многимъ причинамъ должны освобождаться отъ поддержки кружалъ тотчасъ по окончаніи, то и составляющія его части съ самаго начала должны уже заключать въ себѣ всѣ средства къ выдержкѣ тѣхъ давленій, которыя устанавливаются въ сводѣ при ослабленіи кружалъ. Вотъ почему при всей необходимости знать сопротивленіе горшковъ, связанныхъ затвердѣвшимъ растворомъ, не менѣе важно познаніе степени сопротивленія при свѣжемъ растворѣ.

Сопротивленіе горшковъ по опытамъ упомянутой выше коммисіи гораздо больше, но какъ наши опыты были произведены при свѣжемъ растворѣ, надъ парами горшковъ, причемъ бока ихъ незажаты и въ весьма ограниченномъ числѣ, то нельзя вывести положительнаго заключенія. При самой тщательной сортировкѣ горшковъ нельзя поручиться, что бы въ числѣ употребленныхъ на постройку не было съ изъяномъ: у однихъ почти незамѣтная трещина, у другихъ тонкое дно, у третьихъ неправильная толщина стѣнокъ. Всѣхъ этихъ недостатковъ нельзя не принять во вниманіе, и потому при горшкахъ, болѣе чѣмъ при другихъ матеріялахъ, предѣлъ безопасной нагрузки долженъ быть удаленъ отъ предѣла нагрузки разрушающей.

3., Устойчивость горшечныхъ сводовъ. Для опредѣленія степени устойчивости горшечныхъ сводовъ были сложены три пробныя горшечныя арки, обозначенныя на листѣ 2-мъ.

Первая пробная арка, по дугѣ, описанной радіусомъ въ 26 футъ, покрывала пролетъ между двумя стѣнами, отстоявшими одна отъ другой на 23 фута $9^1/_8$ дюймовъ, и для уменьшенія стоимости была сложена только въ четыре ряда горшковъ по ширинѣ.

Къ устройству арки приступили раннею весною, прежде, чѣмъ была доставлена слѣдовавшая къ работамъ известь, почему и употребили собранный остатокъ извести отъ прошло-

годнихъ работъ, но она была подмокши, отчего потеряла значительную часть своей силы. Арку сложили въ два дня, заперли кирпичемъ и тотчасъ немного ослабили, такъ что замо̀къ сѣлъ на 1 дюймъ, не отдѣляясь впрочемъ отъ опалубки.

На третій день, при дальнѣйшимъ опусканіи кружалъ, одинъ изъ горшковъ, означенный буквою (а), треснулъ. Вслѣдъ засимъ горшки около этого мѣста начали расползать въ сторону и арка разрушилась. Такой способъ разрушенія арки показываетъ, что оно главнѣйшимъ образомъ произошло отъ незначительной ширины арки и отъ слабости раствора, который не могъ надлежащимъ образомъ связать горшки и не допустить до разъединенія. О слабости раствора можно заключить изъ того, что онъ не могъ держать одного горшка, вѣсомъ около $2\frac{1}{2}$ фунтовъ, при площади сцѣпленія въ $6\frac{1}{4}$ квадратныхъ вершковъ. Когда обронили арку на землю, всѣ горшки разлетѣлись врозь и совершенно очистились отъ окружавшаго ихъ раствора. Неудовлетворительность этого опыта еще неприводитъ къ заключенію о невозможности существованія подобныхъ размѣровъ арки. По всей вѣроятности хорошая известь и бо̀льшая ширина обусловили бы ея устойчивость.

Вторая пробная горшечная арка была на томъ же мѣстѣ, гдѣ и первая, но для обезпеченія успѣха, не смотря на дурныя качества имѣвшейся извести, ее сложили по дугѣ, описанной радіусомъ въ 21 футъ, и въ 8 рядовъ, что дало ей 3 фута ширины. Замо̀къ сдѣлали изъ трехъ рядовъ кирпичей, отчего онъ пришолся немного не посрединѣ; съ одной стороны его умѣстилось 32 горшка, а съ другой 31.

Арку успѣли сложить въ 2 дня и тотчасъ ослабили кружала на $\frac{1}{2}$ дюйма (7 мая). Въ такомъ положеніи арка оставалась три дня, послѣ чего совсѣмъ опустили кружала (10 мая); при этомъ замо̀къ сѣлъ еще на $\frac{1}{4}$ дюйма. Спустя 2 дня по аркѣ можно было проходить, причемъ замѣтно было маленькое

колебаніе. Въ это же время замѣтили, что 22 горшокъ съ правой стороны и 11 съ лѣвой были съ трещинами, но образовались ли эти трещины прежде, или были слѣдствіемъ ходьбы по аркѣ неизвѣстно.

На пятый день со времени окончанія арки растворъ былъ еще совершенно мокръ, такъ что легко растирался между пальцами. На седьмой день (14 мая) арку разрушили нагрузкою кирпечей.

До начала нагрузки снова ходили по аркѣ и, дойдя до замкà, переваливались съ ноги на ногу. Дрожаніе арки, которое замѣтно было на глазъ и чувствовалось ногами, было причиною, что еще у двухъ горшковъ оказались трещины. Такимъ образомъ до начала нагрузки было поврежденныхъ горшковъ всего четыре: съ правой стороны 22-й съ лѣвой 14-й, 11-й и 6-й. Въ каждомъ изъ этихъ горшковъ было по одной трещинѣ у верхняго, или нижняго дна; только 22-й горшокъ имѣлъ трещину около средины. Всѣ эти поврежденные горшки были съ наружной щеки арки, но по всей вѣроятности были такіе же въ срединѣ и съ другой щеки; но какъ она отстояла отъ стѣны всего вершковъ на 5, то и нельзя было ихъ усмотрѣть.

Нагрузку арки производили кирпичемъ, какъ показано на чертежѣ, и незамѣтно было, чтобы замòкъ садился. Когда въ нѣсколько пріемовъ положили по 36 кирпичей съ каждой стороны, еще немного пріостановились, чтобы посмотрѣть не окажетъ ли этотъ грузъ разрушенія по истеченіи нѣкотораго времени. Ожидали недолго. Чрезъ нѣсколько мгновеній начали оказываться несомнѣнные признаки разрушенія: прежнія трещины въ горшкахъ стали увеличиваться и вмѣстѣ съ тѣмъ стали падать куски раствора изъ швовъ внутренней поверхности арки. Вслѣдъ за этимъ арка разрушилась. Такъ какъ изъ предосторожности кружала небыли выбиты, а только вершка на 2 опущены, то арка совсѣмъ не упала, а только опять

сѣла на кружала. Правая половина арки была по видимому цѣла, лѣвая повредилась. Это поврежденіе заключалось въ томъ что нѣсколько горшковъ, находившихся около того мѣста, которое на чертежѣ заштриховано, лопнуло. Лопнувшіе горшки были, какъ въ крайнихъ, такъ и среднихъ рядахъ, которые немного разъединились. Растворъ былъ еще такъ свѣжъ, что легко растирался въ рукахъ и отставалъ отъ горшковъ совершенно. Вѣсъ нагрузки, обрушившей арку, былъ 19 пуд. Подобная арка при затвердѣвшемъ растворѣ оказала бы гораздо большее сопротивленіе, но обстоятельства не позволили продолжить этотъ опытъ дальше.

При устройствѣ большихъ и плоскихъ горшечныхъ сводовъ на алебастрѣ, въ особенности же если горшки укладываются на-сухо и потомъ заливаются жидко разведеннымъ алебастромъ, можно опасаться, что опалубка пристанетъ къ внутренней поверхности свода и, при ослабленіи подставокъ, повиснѣтъ. Вѣсъ опалубки съ кружалами относительно великъ для горшечнаго свода и потому можетъ нарушить его устойчивость; а если это и неслучится, то все таки отодраніе опалубки не обойдется безъ поврежденія горшковъ. Для повѣрки средствъ къ устраненію этого обстоятельства была сложена 3-я пробная горшечная арка, подугѣ, описанной радіусомъ въ $26^1/_2$ футъ, и при отверстіи въ 4 сажени. Одну половину опалубки посыпали пескомъ, другую смазали слоемъ глины. Горшки были уложены на-сухо и заливались жидкимъ алебастромъ. Опытъ этотъ привелъ къ заключенію, что, какъ посыпка пескомъ, такъ и смазка глиною, предупреждаютъ приставаніе опалубки къ внутренней поверхности; но къ сожалѣнію онъ не могъ показать вліянія алебастра на устойчивость самой арки. Бывшаго алебастра не хватило для окончанія всей арки и потому весь верхъ арки залили съ примѣсью большаго количества извести. Она не затвердѣла даже поистеченіи семи дней, и арка не могла стоять.



Вотъ и всѣ опыты, какіе успѣлъ произвести надъ горшками и горшечными сводами. Они едва привели къ заключенію, чѣму держаться при выполненіи сводовъ угловаго корпуса 2-й морской казармы, и далеко не такъ полны, какъ желательно было бы ихъ имѣть. Они относятся къ горшкамъ только одного размѣра, приготовленнымъ на заводѣ Фока въ новгородской губерніи. Горшки петербургскихъ заводовъ, по свойству здѣшней глины, уступаютъ въ добротѣ качествъ, но насколько именно неизвѣстно. Опыты эти недаютъ никакого понятія о степени сопротивленія горшковъ при затвердѣвшемъ растворѣ и при устройствѣ изъ нихъ потолковъ.

Легкость горшечной кладки заставляетъ предпочитать ее въ особенности на верхніе своды, которые по своему назначенію должны сохранять покрываемое ими пространство отъ охлажденія. Въ этомъ отношеніи отсутствіе опытовъ надъ теплопроводностію горшковъ весьма прискорбно.

Въ угловомъ корпусѣ 2-й морской казармы устроено изъ горшковъ три рода сводовъ: четыре крайнія комнаты и двѣ среднія покрыты полуциркульными сводами; 8 большихъ комнатъ, раздѣленныхъ каждая двумя подпружными арками на 3 части, покрыты 24 бочарными сводами и наконецъ одна полукруглая комната покрыта полукуполомъ.

Описанію этихъ сводовъ предпошлемъ краткій очеркъ болѣе замѣчательныхъ горшечныхъ сводовъ во Франціи. Свѣдѣніе объ нихъ, за неимѣніемъ подъ рукою другихъ источниковъ, заимствуемъ у Еск'а, этого партизана горшковъ, который предлагаетъ употребленіе ихъ даже на своды, охраняющіе осажденнаго отъ дѣйствія непріятельскихъ бомбъ и ядеръ; даже на устройство эскарповыхъ стѣнъ, которыя должны имѣть достаточный вѣсъ, чтобы не опрокинуться отъ напора прилегающей къ нимъ земли.

Какъ примѣры полуциркульныхъ сводовъ, Г. Еск приводитъ своды, построенные Г. Гоше надъ погребами главнаго депо винъ въ Парижѣ, и сводъ, построенный Г. Жоли, надъ залой Людовика Филиппа въ Палатѣ Депутатовъ.

Своды эти изображены на листѣ 1-мъ. Пролетъ сводовъ надъ погребами (чертежъ 1-й) 16 футовъ, а длина, которая, впрочемъ, почти неимѣетъ вліянія па устойчивость, 14 саж. Говоримъ почти, подразумѣвая своды, у которыхъ щеки примыкаютъ къ стѣнамъ. Прикосновеніе сводовъ къ этимъ стѣнамъ, хотя и косвеннымъ образомъ, но оказываетъ вліяніе на приращеніе устойчивости и на уменьшеніе распора, въ особенности при сводахъ небольшой длины и при сводахъ легкихъ, какъ горшечные. Своды надъ погребами устроены изъ горшковъ $6^3/_4$ вершковъ высотою, и $1^4/_5$ въ діаметрѣ.

Въ краткомъ описаніи этихъ сводовъ Г. Еск не объясняетъ заштрихованной на чертежѣ покрышки свода; должно полагать, что это смазка, составленная изъ кусковъ отбитой отъ старыхъ строеній штукатурки и алебастра. Подобнаго рода бетонъ plâtras, по причинѣ легкости, въ большомъ употребленіи. Для предохраненія подобной смазки отъ дождей, ее покрываютъ слоемъ асфальта.

Полуциркульный горшечный сводъ надъ залой Людовика Филиппа изображенъ на чертежѣ 2 и 3-мъ. Онъ устроенъ надъ пролетомъ 26 футъ и имѣетъ 8 саженъ длины. Этотъ сводъ въ особенности отличается тѣмъ, что на внутренней поверхности его есть углубленія, или кэссоны, образованные употребленіемъ различной величины горшковъ (чертежъ 4-й). Для доказательства замѣчательной устойчивости этого свода Г. Еск приводитъ, что работники нѣсколько разъ таскали по замку свода большіе камни, вѣсомъ отъ 24 до 30 пудовъ, и считаетъ его однимъ изъ самыхъ смѣлыхъ горшечныхъ сводовъ, устроенныхъ безъ посредства желѣза. Обращаясь къ нашей

второй пробной аркѣ, описанной выше, замѣчаемъ, что качества нашихъ горшковъ и раствора годятся для устройства, если не болѣе, такъ покрайней мѣрѣ такаго же смѣлаго свода. Можетъ быть у насъ есть уже и примѣры устройства подобныхъ смѣлыхъ сводовъ, но мы этого незнаемъ. Въ угловомъ корпусѣ устроивать такіе большіе полуцыркульные своды не приходились. Пролетъ полуцыркульнаго свода, изображеннаго въ планѣ на чертежѣ 7-мъ, а въ разрѣзѣ на чертежѣ 9-мъ, всего $15^1/_2$ футъ, а длина 25 футъ. Размѣры прочихъ полуциркульныхъ сводовъ угловаго корпуса почти такіе же; нижнія части ихъ до высоты распалубокъ сдѣланы изъ кирпича и почти совсѣмъ не разбучены. Хотя разбутка до высоты угловъ излома, только не сплошная а мѣстами, и могла бы увеличить устойчивость этихъ сводовъ; но какъ они не поддерживаютъ никакого груза, и сами по себѣ достаточно устойчивы, то она не сдѣлана. Для лучшаго вида эти своды вершка на два вспарушены, и при ослабленіи кружалъ почти не садились; а для уменьшенія ихъ теплопроводности покрыты двумя рядами осмоленныхъ войлоковъ и смаской изъ глины и толченаго угля.

Примѣръ горшечныхъ сводовъ по дугѣ круга мы видимъ въ сводѣ, изображенномъ на чертежѣ 5-мъ. Онъ находится въ зданіи Палаты Депутатовъ и построенъ изъ горшковъ 4,275 вершковъ высотою и 1,8 вершковъ въ діаметрѣ. Пролетъ свода 17,5 фута, а радіусъ внутренней кривой около $34^1/_2$ футъ. Хотя во время засѣданій эта часть залы обременена грузомъ $44^1/_3$ пуд. на квадр. саж., но сводъ со времени построенія необнаружилъ никакихъ признаковъ поврежденія. Для противодѣйствія распору въ сводъ заложены связи чрезъ каждые 10 футъ, но какихъ эти связи размѣровъ и какимъ образомъ заложены неупомянуто. Это затрудняетъ сужденіе о степени сопротивле-

нія свода, тѣмъ болѣе, что необъяснено какимъ образомъ грузъ пола распредѣленъ по его поверхности.

По свойству горшковъ, ихъ употребленіе дѣлается затруднительнымъ на устройство такихъ сводовъ, которыхъ внутреннія поверхности представляютъ рѣзкіе переломы. Къ числу такихъ сводовъ относятся своды перекрестные, своды монастырскіе (en arc de cloître) и пр.; впалые и выпуклые ребра этихъ сводовъ могутъ быть сдѣланы не иначе, какъ изъ кирпича. Тоже самое относится до распалубокъ сводовъ коробчатыхъ. Напротивъ того, конусообразная форма горшковъ и ихъ свойства, какъ нельзя болѣе, соотвѣтствуютъ сводамъ, которыхъ внутренняя поверхность не имѣетъ рѣзкихъ переломовъ, какъ напр. куполамъ, сводамъ парусньмъ, бочарнымъ и другимъ. Тѣмъ болѣе горшки здѣсь на своемъ мѣстѣ, что въ этихъ сводахъ давленіе въ сопрягающихъ плоскостяхъ относительно меньше, чѣмъ въ сводахъ коробчатыхъ.

Примѣръ устройства парусныхъ горшечныхъ сводовъ мы видимъ на чертежѣ 6-мъ. Своды эти покрываютъ библіотеку въ зданіи Палаты Депутатовъ и устроены изъ горшковъ 3,6 вершка высотою и 1,8 верш. въ діаметрѣ. Радіусъ внутренней кривой $14^3/_4$ футовъ, а пролетъ 22 ф. Своды эти стоятъ невредимыми, несмотря на всю ихъ смѣлость, что и приводитъ Г. Еск'а къ заключенію о замѣчательной устойчивости подобныхъ сводовъ. Раздѣляя такое мнѣніе, мы, однако, не можемъ согласиться съ Г. Еск'омъ, что въ подобныхъ сводахъ все давленіе сосредоточено на оконечности парусовъ. Напротивъ того, въ этихъ сводахъ, скорѣе чѣмъ въ другихъ, представляется полный просторъ для разъединенія давленій. Въ сводахъ крестовыхъ, и преимущественно тяжелыхъ кирпичныхъ можно еще допустить, что прикосновеніе щекъ къ стѣнамъ, или подпружнымъ аркамъ не имѣетъ большаго вліянія на уменьшеніе давленія въ оконечностяхъ стрѣлокъ; но если крестовые



своды, хотя и кирпичные, вспарушены, значительная часть давленія отведена на подпружныя арки. Подавно это должно быть въ сводахъ парусныхъ и тѣмъ болѣе горшечныхъ. Такой способъ воззрѣнія приводитъ къ заключенію, что вся боковая поверхность подпружныхъ арокъ, ограничивающихъ разсматриваемый нами парусный сводъ, служитъ ему упоромъ, или пятою, не смотря на то, что направленіе пяты, какъ видно изъ чертежа, не нормально къ внутренней кривой. Въ этомъ случаѣ сцѣпленіе раствора чрезчуръ достаточно, чтобы сростить щеку свода съ подпружной аркой и уничтожить возможность скользенія. Подобное же, пожалуй не раціональное, но тѣмъ неменѣе, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, въ полнѣ надежное расположеніе пятъ, было допущено при устройствѣ бочарныхъ сводовъ углового корпуса. Своды эти покрываютъ большіе средніе покои и изображены въ планѣ на чертежѣ 7, а въ разрѣзахъ на чертежахъ 8 и 9-мъ; каждый покой двумя подпружными арками раздѣленъ на 3 части, 25 футъ длиною и отъ 19 до $20\frac{1}{2}$ футъ шириною. Части эти, какъ видно, не уступаютъ въ величинѣ размѣрамъ только что описанныхъ парусныхъ сводовъ и покрыты бочарными горшечными сводами. Одна направляющая свода (чертежъ 10-й), при отверзтіи $20\frac{1}{2}$ футъ, описана радіусомъ $17\frac{1}{3}$ футъ, а другая (чертежъ 8), при отверзтіи 25 футъ, радіусомъ 30 футъ 10 дюймовъ. Для принятія свода, на аркахъ и поперечныхъ стѣнахъ зданія сдѣланы пяты нормально къ внутренней кривой, а въ наружной стѣнѣ и внутренней продольной пята образована подливкою кирпича, вытесаннаго клиномъ. Такой способъ устройства пяты допущенъ въ расчетѣ на связь раствора, и опытъ показалъ, что вполнѣ надеженъ. Не смотря на клинообразную форму кирпича, не только что ни одинъ изъ нихъ не вышелъ изъ своего положенія, но и при ослабленіи кружалъ не замѣтно было ни малѣйшей осадки, или скользенія его по стѣнѣ. При этомъ замѣтимъ, что своды осла-

блялись тотчасъ по окончаніи, когда растворъ былъ совершенно свѣжъ, и потому подавно такое устройство пяты сдѣлалось болѣе чѣмъ надежнымъ по затвердѣніи раствора и оштукатуркѣ стѣнъ. Чтобы, однако, не ввести въ заблужденіе, прибавимъ, что подобное устройство пяты должно быть допускаемо съ крайней осторожностію, при сводахъ совершенно пологихъ, когда треніе въ пятѣ значительно превосходитъ вѣсъ свода.

Употребленный способъ образованія пяты сдѣлался для описываемыхъ сводовъ еще болѣе законнымъ потому, что направляющая свода съ арки на арку, при пролетѣ $20^1/_2$ футъ, описапа радіусомъ въ $17^1/_3$ футъ: вторая пробная арка показываетъ, что уже одной этой кривизны достаточно для устойчивости. Своды эти сводили не съ угловъ, а съ подпружныхъ арокъ, отчего замокъ идетъ по цѣлой длинѣ свода. При ослабленіи кружалъ самый верхъ свода садился на $^1/_2$ дюйма, у продольныхъ же стѣнъ небыло никакой осадки.

При выборѣ конструкціи сводовъ для верхняго этажа угловаго корпуса, нужно было имѣть въ виду уменьшить по возможности распоръ наружныхъ стѣнъ, на которыя уже упирались своды двухъ нижнихъ этажей, и повозможности сосредоточить производимую ими нагрузку на пяты крестовыхъ сводовъ 2-го яруса. Расположеніе подпружныхъ арокъ, очерченныхъ, какъ видно изъ чертежа, по возвышенной кривой, привело къ этой цѣли и раздѣлило покрываемое пространство на части, удобныя для принятія сводовъ. Чтобы вполнѣ обезпечить устойчивость стѣнъ, независимо отъ связей, заложенныхъ въ сводахъ 2-го яруса, расположены еще связи надъ горшечными сводами, какъ означено на чертежѣ буквами *s s*. Связи эти, какъ видно, не принимаютъ участія въ устойчивости собственно горшечныхъ сводовъ, а охраняютъ только неподвижность ихъ пятъ.

Для сравненія, на чертежахъ 8-мъ и 10-мъ очерчена пунктиромъ и обозначена буквами *a b*, кривая направляющая парус-



ныхъ сводовъ надъ библіотекой въ зданіи Палаты Депутатовъ. Употребленные на постройку ихъ горшки имѣютъ немного меньшую высоту, но за то и діаметръ ихъ меньше; а чѣмъ меньше діаметръ горшка, тѣмъ бо̀льшее онъ можетъ выдержать давленіе. Разсматривая эти кривыя, видимъ, что кривая сводовъ нашей казармы, при томъ же пролетѣ, гораздо положе.

Въ числѣ горшечныхъ сводовъ угловаго корпуса есть одинъ полукуполъ, означенный на листѣ 5-мъ. Діаметръ его $36^1/_3$ футъ, слѣдовательно превосходитъ отверзтіе всѣхъ вышеописанныхъ сводовъ, а кривая направляющая—верхняя часть коробовой линіи о 7-и центрахъ. Чертежъ этой коробовой линіи, очерченной по таблицамъ Michal'а, служилъ для разбивки кружалъ подъ своды подвальнаго этажа, имѣвшіе 23 фута въ отверзтіи. Чтобы расчертить по верхней части этой же кривой кружала полукупола, измѣненъ масштабъ рисунка такимъ образомъ, чтобы линія gh выражала длину $36^1/_3$ футъ, и по этому масштабу взята длина радіусовъ и обусловлено положеніе центровъ. На чертежѣ 11-мъ обозначены 5 центровъ, при помощи которыхъ расчерчены кружала, и означена длина радіусовъ. Вторая пробная арка показала возможность устойчивости свода по направляющей, описанной радіусомъ въ 21 футъ, и при отверзтіи до 24 футъ; здѣсь мы видимъ устройство свода по направляющей, которой верхняя часть описана радіусомъ 31 футъ, и при отверзтіи $36^1/_3$ футъ: разница огромная. Принимая такое очертаніе, мы имѣли въ виду, что сводъ будетъ имѣть круглоту, способствующую устойчивости, и прикосновеніе полукупола со стѣною. Низъ свода, рядовъ на 8, сведенъ изъ кирпича, остальная часть изъ горшковъ. Въ сводѣ вовсе нѣтъ распалубокъ; при ослабленіи кружалъ была едва замѣтная осадка боковъ, самый же верхъ свода, поддержанный прикосновеніемъ со стѣною, не садился. Въ сводахъ подобной конструкціи, поползновеніе нижнихъ частей уклониться

внаружу относительно не велико, тѣмъ болѣе, что при легкости горшковъ связь раствора составляетъ изъ нихъ какъ бы одно цѣлое. Это обстоятельство позволило почти устранить забутку пазухъ, которая впрочемъ, еслибъ ее сдѣлать мѣстами, нисколько не вредила бы.

Для соображенія на этомъ же чертежѣ очерчены кривыя: 2-й пробной арки и парусныхъ сводовъ надъ библіотекой; первая изъ нихъ обозначена буквами *p*, *k*, вторая буквами *a*, *b*.

—

ПЛАВАНІЕ БРИГА ЯЗОНЪ,

въ 1853 году.

17-го мая, въ 6 часовъ вечера, Его Свѣтлость Князь Меньшиковъ прибылъ изъ Одессы въ Севастополь, на пароходѣ *Громоносецъ*. Всѣ ждали объявленія войны и потому спѣшили къ пароходу узнать послѣднія новости. Несмотря на пасмурную погоду, графская пристань была покрыта толпами любопытныхъ, и не успѣлъ пароходъ ошвартовиться, какъ къ толпѣ ходили уже различные слухи: что рѣшительная война, что флотъ долженъ выйти въ море и проч.

Въ слѣдующую ночь приказано было приготовиться къ выходу въ море слѣдующимъ судамъ: фрегатамъ *Кулевчи*, *Коварна*, бригамъ: *Эней*, *Птоломей* и *Язонъ*. Я служилъ на послѣднемъ. Оба фрегата и бриги *Птоломей* и *Язонъ* стояли на рейдѣ, готовые отправиться въ море съ первою практиче-



скою эскадрою; но *Эней* былъ въ гавани совсѣмъ разруженный, готовясь итти на элингъ для нѣкоторыхъ исправленій; трюмъ брига былъ выгруженъ, систерны на берегу. Но, получивъ повелѣніе идти въ море, бригъ приступилъ къ работамъ, которыя производились съ чрезвычайною быстротою: 19-го числа въ 10 ч. утра, бригъ стоялъ на рейдѣ, совершенно готовымъ.

20-го мая съ разсвѣтомъ, отрядъ нашъ выступилъ изъ Севастополя; каждый командиръ получилъ инструкцію плаванія, съ означеніемъ дистанціи для каждаго судна, и таблицу опознательныхъ сигналовъ. Цѣлью нашего крейсерства было: слѣдить за движеніемъ турецкаго флота и о встрѣченныхъ военныхъ турецкихъ судахъ давать знать командующему отрядомъ, командиру фрегата *Кулевчи* (капитанъ-лейтенантъ Лѣсовскій нынѣ командиръ фрегата *Діана*). Въ инструкціи, данной командирамъ судовъ, между прочимъ предписывалось: быть всегда готовымъ отразить непріятеля, вслѣдствіе чего орудія имѣть постоянно заряженными.

Выйдя изъ Севастополя при тихомъ брамсельномъ вѣтрѣ, мы сначала держались соединенно; но 23-го числа подувшій отъ NO крѣпкій вѣтеръ заставилъ насъ разлучиться, за-рифиться и спустить брамъ-стеньги. Наша дистанція была въ 20 миляхъ отъ Босфорскаго пролива, и потому мы продолжали выбираться къ мѣсту своего назначенія и, 26-го числа въ 8 ч. вечера, были отъ Азіятскаго маяка въ 22 миляхъ, а отъ ближайшаго берега Хили въ 16-ти. Всѣ суда нашего отряда распредѣлялись по дистанціямъ отъ Босфорскаго пролива до Херсонескаго маяка, ближе къ румелійскому берегу, въ разстояніи одинъ отъ другаго на 30 миль.

Придя на дистанцію командиръ нашъ (кап.-лейт. Юрьевъ 3-й, нынѣ командиръ корвета *Калипса*) собралъ команду и объявивъ ей наше назначеніе, приказалъ въ особенности за-

няться артиллерійскимъ ученьемъ. Команда брига была опытна въ практическомъ морскомъ искусствѣ: въ продолженіе трехъ лѣтъ бригъ былъ въ гавани только два мѣсяца; и хотя въ предыдущихъ плаваніяхъ не была забыта и артиллерія, но теперь мы преимущественно занялись ею. Для исполненія же главнѣйшей цѣли нашего назначенія, разставлены были часовые: днемъ— по обѣимъ сторонамъ бака и юта, а ночью на салингѣ, и какъ только на горизонтѣ показывалось судно, даже тучька, имѣющая форму судна, мы снимались съ якоря и летѣли къ ней на встрѣчу; если же эта тучька превращалась въ судно, то, дѣлали опознательные сигналы, днемъ флагами а ночью—ракетами и фалшфеерами. Осмотрѣвъ завидѣнное судно на близкомъ разстояніи, и не найдя въ немъ примѣтъ военнаго крейсера, возвращались наздъ. Если же судно казалось подозрительнымъ, и было то ночью, мы били тревогу. Ночью бригъ освѣщался и былъ готовъ къ бою въ $2^1/_2$ и 3 минуты; днемъ же *Язонъ* въ $1^1/_4$ и $1^1/_2$ минуты по пробитіи тревоги могъ послать ядро.

Первое время плаванія было очень интересно; при SW—ѣ, въ то время дувшемъ, мы подходили къ проливу весьма близко и видѣли, какъ изъ пролива выходило множество коммерческихъ судовъ; иногда мы ихъ насчитывали въ день до 50-ти. По прошествіи двухъ недѣль, вышла наша офицерская провизія; сборъ нашъ къ плаванію былъ такъ быстръ, что мы, исполняя обязанности службы, не могли думать о себѣ, и потому въ началѣ третьей недѣли лишены были удовольствія хорошо поѣсть, что особенно пріятно въ морѣ, ибо, по общему замѣчанію, море возбуждаетъ апетитъ. Но унывать не въ характерѣ моряка и потому, включивъ кашицу въ число нашихъ блюдъ, мы сначала ѣли ее не охотно а потомъ привыкли къ ней.

29-го мая на разсвѣтѣ, увидѣли бригъ, идущій отъ NO; мы лежали подъ одними марселями въ 2 рифа, что обыкновенно дѣлали съ вечера, и оставались такъ до разсвѣта.



Увидѣвъ бригъ, мы поставили всѣ паруса и легли на него, и къ 8 ч. могли различить опознательный сигналъ и вымпела брига *Ѳемистоклъ*, который долженъ былъ состоять въ нашемъ отрядѣ, но при выходѣ нашемъ въ море не имѣлъ еще командира, (кап.-лейт. Штофрегенъ, нынѣ кап. 2 ранга и командиръ парахода *Херсонесъ*, находился въ то время на Кавказѣ) и потому на мѣсто его былъ посланъ бригъ *Птоломей* (кап.-лейт. Заводовскiй).

4-го iюня въ полдень, мы увидѣли идущiй отъ NNO пароходъ *Метеоръ*. Подойдя къ нему, легли въ дрейфъ и получили съ парохода хронометръ и двѣ бочки свѣжей зелени для команды. Офицеры же парохода подѣлились съ нами чѣмъ могли; по этому случаю у насъ былъ праздничный обѣдъ: супъ съ курицей и свѣжiй хлѣбъ. Пароходъ отправился къ другимъ крейсерамъ, а мы привели къ берегу.

13-го iюня въ 6 ч. утра, съ салингу дали знать, что подъ вѣтромъ видно судно, похожее на военное и идущее подъ одними марселями. Мы снялись съ дрейфа и подняли опознательный сигналъ. Отвѣта не было. Бригъ оказался турецкимъ. Къ 7 часамъ, бригъ нашъ, окончивъ утреннiя работы, поставивъ всѣ прямые паруса и лисели съ лѣвой, подошелъ къ турецкому бригу, на которомъ, къ удивленiю нашему, не было замѣтно никакого движенiя до тѣхъ поръ, пока мы взаимно не сблизились на разстоянiе пушечнаго выстрѣла. Тогда только турокъ очнулся отъ кейфа, началъ ставить брамсели, фокъ и гротъ; видно было, что до сего времени онъ не предполагалъ въ насъ военный бригъ.

Бриги подняли флаги, и пролежавъ нѣсколько времени одинъ у другаго на траверзѣ, въ бейдевиндъ, разошлись: мы продолжали идти тѣмъ же курсомъ, а турокъ поворотилъ къ проливу. Бригъ этотъ былъ 20-ти пушечный и принадлежалъ къ крейсерамъ, высланнымъ турецкимъ правительствомъ, узнав-

щимъ о нашихъ крейсерахъ. Кромѣ этого брига, къ числу турецкихъ крейсеровъ принадлежали: два фрегата и нѣсколько большихъ пароходовъ.

Исполняя инструкцію, мы спѣшили на станцію фрегата *Кулевчи*, (*) дать знать о встрѣченномъ нами турецкомъ бригѣ. На пути къ фрегату встрѣтили шхуну *Дротикъ*, которая отправлена была командующимъ 1-ю практическою эскадрою (вице-адмираломъ Нахимовымъ) съ собственнымъ его хронометромъ для повѣрки нашихъ; сличивъ хронометры мы продолжали путь.

15-го числа въ 2 часа пополудни, увидѣли фрегатъ, лежавшій въ дрейфѣ и производившій пальбу въ цѣль. Подойдя къ фрегату и донеся командиру онаго о вышесказанной встрѣчѣ, мы получили приказаніе отправиться съ этимъ извѣстіемъ къ корвету *Андромаха*, крейсеровавшему у Херсонескаго маяка; корветъ долженъ былъ передать это извѣстіе вице-адмиралу Нахимову, въ вѣдѣніи котораго находился Босфорскій отрядъ. 16-го числа, къ полдню, сошлись съ бригомъ *Эней* (капитанъ-лейтенантъ Князь Ширинскій-Шихматовъ), который возвращался отъ эскадры, увѣдомивъ Адмирала о своей встрѣчѣ съ турецкимъ фрегатомъ. Къ вечеру подошла къ намъ яхта Главнаго Командира (лейтенантъ Ильинскій) которой имѣлъ повелѣніе обойти всѣхъ крейсеровъ, узнать о благостояніи ихъ и, неимѣютъ ли въ чемъ надобности.

Въ ночь 17-го числа, пришли на дистанцію корвета, пустили двѣ ракеты, сожгли нѣсколько фалшвееровъ, но отвѣту не было. Лечь въ дрейфъ капитанъ не хотѣлъ, его желаніе было: продол-

(*) Фрегатъ *Кулевчи* имѣлъ у себя воспитанниковъ старшаго класса Николаевской Школы Морскихъ Юнкеровъ.

жать путь къ Херсонесу, чтобъ встрѣтить практическую эскадру, которая должна была плавать въ виду маяка. Подойдя къ маяку, осмотрѣли горизонтъ и увидѣли только одинъ корабль, лежащій въ дрейфѣ. Въ отвѣтъ на наши вымпела, корабль поднялъ свои: *Ростиславъ* (корабль этотъ принадлежалъ ко второй практической эскадрѣ, которая по очереди высылала свои суда къ маяку, для недѣльнаго плаванія). Мы сдѣлали сигналъ: гдѣ эскадра, къ которой слѣдуемъ съ депешами? Корабль показалъ R SOtO, ведущій къ Айтодору. При легкомъ, береговомъ вѣтрѣ, мы подошли къ мысу Аія, у котораго и заштилѣли. 18-го, въ 10 часовъ ночи, увидѣли флотъ и сожгли номеръ своихъ позывныхъ. Съ разсвѣтомъ, береговой вѣтерокъ приблизилъ насъ къ эскадрѣ: спустили шлюпку и капитанъ поѣхалъ съ донесеніемъ. Возвратясь на бригъ, капитанъ поздравилъ насъ съ новой дистанціей: Начальство узнавъ о турецкихъ крейсерахъ, нашло неудобнымъ держать бриги около пролива, и предписало: бригамъ занять мѣста фрегатовъ, а фрегатамъ идти къ проливу и плавать въ близкомъ другъ отъ друга разстояніи.

Въ слѣдствіе сего, мы заняли дистанцію фрегата *Кулевчи*. Проходили недѣли за недѣлями, а смѣны не было.... Насъ безпокоилъ недостатокъ въ водѣ, которая приходила къ концу; почему и уменьшена была ея порція; несмотря на то команда не потеряла физической и нравственной бодрости, и съ прежнимъ стараніемъ продолжала заниматься артиллеріей. Попеременно занимая мѣста комендоровъ, заряжающихъ, дѣйствующихъ гандшпугами—словомъ всей прислуги, матросы могли имѣть хорошее понятіе о градусникѣ прицѣла, и потому ловко скоро и правильно цѣлились. Частыя тревоги пріучили людей къ быстротѣ, о которой упомянулъ выше. Скажу еще о нѣкоторыхъ дѣйствіяхъ: орудіе отъ прицѣла до прицѣла изготовлялось въ 15—18 секундъ; въ три минуты послѣ тревоги каждое орудіе

выбрасывало по 5 ядеръ прицѣльнымъ выстрѣломъ; въ ретирадный портъ орудіе ставилось въ 2—2$^1/_2$ минуты, съ выстрѣломъ; комендоръ цѣлился въ назначенный предметъ, подавая орудіе въ одинъ изъ косяковъ порта, отъ 10 до 15-ти секундъ отъ команды «*трубку.*» Это результатъ ученій, взятый изъ журнала дѣйствій батареи. Не спорю, что въ настоящемъ дѣлѣ подобной скорости быть не можетъ; но пріуча команду къ такой быстротѣ и правильности, можно вполнѣ надѣяться на успѣхъ дѣйствія и въ самомъ сраженіи.

Въ этихъ занятіяхъ незамѣтно проходилъ конецъ втораго мѣсяца нашего плаванія. Давно не раздавался съ салинга голосъ, по которому бригъ распускалъ свои крылья. Но 3-го іюля показалось на горизонтѣ судно: то былъ фрегатъ *Кагулъ*, шедшій на смѣну фрегата *Кулевчи.*—Насъ же кто смѣняетъ?—Никто.—Бригамъ велѣно по очереди заходить на время въ Севастополь. *Эней* первый отправился въ родимый портъ. Намъ же придется плавать еще недѣли двѣ. Командиръ фрегата *Кагулъ* (капит. лейт. Спицынъ, произведенный за Синопское сраженіе въ капитаны 2 ранга) далъ намъ 285 ведеръ воды и 25 пудовъ соленаго мяса, а офицеры снабдили насъ—чѣмъ могли изъ живности.

6-го числа встрѣтили фрегатъ *Сизополь*, шедшій на смѣну фрегата *Коварна*, и тоже получили отъ него 45 ведеръ воды. Прошло еще нѣсколько дней.... *Эней* непоказывался, а между тѣмъ вода приходила къ концу. Но встрѣча съ фрегатомъ *Кулевчи*, возвращавшимся въ Севастополь, дала намъ возможность дождаться смѣны. За недѣлю до смѣны фрегатовъ, къ нимъ подходилъ пароходъ *Бессарабія* и передалъ фрегату *Кулевчи* 4000 (*) ведеръ воды; а потому командиръ фрегата, зная что бриги всё еще продолжаютъ плаваніе, счелъ обязан-

(*) Пароходъ подошелъ вплоть къ борту фрегата и посредствомъ ватершланговъ, въ нѣсколько часовъ, перелилъ воду.



ностью сыскать насъ и снабдить водой. Не сыскавъ *Өемистокла*, фрегатъ подошелъ къ намъ 10-го числа, въ 4 ч. пополудни, и спустилъ на воду бочки съ водою, которыя мы и прибуксировали къ бригу. Къ 8-ми часамъ вечера мы уже имѣли 400 ведеръ воды.

Между тѣмъ *Эней* въ Севастополѣ восхищаетъ всѣхъ быстротой своихъ работъ: съ необыкновенной скоростью разружается, втягивается на элингъ (1851 г. бригъ, ставъ на мель у Херсонескаго маяка, повредилъ фалшъ-киль), исправляется, опять вооружается и на 13-ые сутки отъ входа въ портъ, спѣшитъ смѣнить насъ. 14-го числа въ полдень мы сошлись. Бригъ, передавъ намъ приказаніе идти на время въ портъ и имѣя живаго быка, предложилъ намъ взять свѣжаго мяса; мы давно забыли вкусъ ростбифа и потому съ признательностью приняли это предложеніе.

15-го, въ полдень, мы были уже въ виду Севастополя и при легкомъ NW надѣялись къ 3 часамъ войдти въ бухту; но господину Нептуну угодно было подшутить надъ нами: вѣтеръ перешелъ къ NO, засвѣжѣлъ, заставилъ насъ взять три рифа и отказаться отъ надежды бросить сего числа якорь. На вѣтрѣ отъ насъ была 2-я практическая эскадра, подъ флагомъ контръ-адмирала Новосильскаго (нынѣ вице-адмиралъ—за Синопское сраженіе). На другой день, съ разсвѣтомъ, буря нѣсколькоо утихла и мы, отдавъ одинъ рифъ, стали лавировать къ бухтѣ. Въ 1-мъ часу пополудни сдѣлали послѣдній галсъ, которымъ легли прямо въ бухту, имѣя крену 18°, и идя по 7 узловъ. Капитанъ хотѣлъ лавировать и въ бухтѣ, къ удовольствію страстныхъ моряковъ, которые не пропустятъ ни одного судна выходящаго и входящаго на рейдъ, чтобъ опытнымъ морскимъ глазомъ не замѣтить каждое движеніе на суднѣ. Но паруса намъ измѣнили: форъ-брамсель два раза здавался при лавировкѣ, и такимъ образомъ, отнялъ у *Язона* частичку его

славы; къ большому же еще огорченію нашему, порвался гротъ и кливеръ, и бригъ долженъ былъ съ отдачею фока-и кливеръ-шкотовъ бросить якорь, убравъ паруса со скоростью пріятной для глазъ слѣдившихъ за нами Севастопольцевъ.

Такъ кончилъ бригъ свое 58-ми дневное плаваніе. Придя въ Севастополь какъ бы послѣ прогулки: команда была въ наилучшемъ состояніи, судно не требовало никакихъ исправленій отъ порта.

Освѣживъ команду, *Язонъ,* на 13-й день по приходѣ въ Севастополь, снова отправился на станцію: онъ долженъ былъ смѣнить бригъ *Ѳемистоклъ;* но тотъ имѣя нѣкоторыя поврежденія, прежде насъ пришолъ въ Севастополь, и пятью днями прежде же *Язона,* снова ушелъ въ море; слѣдовательно, *Язону* пришлось смѣнять бригъ *Эней.*

Я по болѣзни оставался на берегу и по выздоровленіи снова поступилъ на свой бригъ, который, послѣ 48-ми дневнаго плаванія, пришелъ въ Севастополь. Не успѣлъ бригъ бросить якорь, какъ получилъ приказаніе итти съ депешами къ фрегату *Коварна,* который былъ въ Одессѣ, и потомъ отправиться на дистанцію этого фрегата. Цѣлую ночь мы грузили провизію, накачивали воду въ систерны изъ водоналивнаго бота, и 17-го октября снялись съ якоря. Между тѣмъ на Севастопольскомъ рейдѣ кипѣла дѣятельность. Жаль, что въ это время не бы- Айвазовскаго! Картина отправленія флота съ десантомъ къ берегамъ Кавказа (*) была достойна кисти художника.—Флотъ состоялъ изъ 39 судовъ, расположенныхъ въ бухтѣ, въ три линіи. Первая, ближайшая къ сѣверной сторонѣ, состояла изъ транспортовъ и пароходовъ; вторая—изъ 14 кораблей и третья—изъ 3-хъ фрегатовъ, 3-хъ корветовъ и нашего брига. По сигналу: *сняться съ якоря,* всѣ суда разомъ поставили паруса и, начиная съ передовыхъ каждой линіи, выходили за вѣ-

(*) См. статья Г. Соколова: Высадка войскъ на восточный берегъ Чернаго моря. Мор, Сборн. 1853 г. № 10.



хи. Черезъ часъ послѣдній корабль вышелъ въ море. Въ 10-ть часовъ, флотъ, построясь въ 2 колонны, огибалъ Херсонескій маякъ. Бригъ нашъ тоже вступилъ подъ паруса и догналъ корабли *Салафаилъ*, *Уріилъ* и фрегатъ *Флора*, шедшіе въ Одессу за войскомъ для Севастопольскаго гарнизона. 19-го числа отрядъ нашъ бросилъ якорь на Одесскомъ рейдѣ.

Бдительное вниманіе нашихъ крейсеровъ не могло открыть другаго движенія турецкаго флота, кромѣ крейсеровъ, высланныхъ противъ нашихъ крейсеровъ, съ намѣреніемъ напасть на нихъ, при удобномъ случаѣ. Въ слѣдствіе сего Его Свѣтлость Князь Меньшиковъ выслалъ въ море, подъ начальствомъ вице-адмирала Нахимова, эскадру изъ слѣдующихъ судовъ: кораблей: *Императрица Марія, Чесма, Храбрый, Ягудіилъ*, фрегата *Кагулъ* и нашего брига. Въ предписаніи Его Свѣтлости къ адмиралу, между прочимъ было сказано: «По свѣдѣніямъ изъ Константинополя, между прочимъ сдѣлалось извѣстнымъ, что турецкое правительство дало наставленіе своимъ крейсерамъ, по минованіи сего $^9/_{21}$ октября въ случаѣ встрѣчи съ русскими, и буде они въ меньшихъ силахъ, аттаковывать ихъ. Такъ какъ извѣстіе это не офиціальное и слѣдовательно со стороны нашей не должно быть принято за разрывъ; между тѣмъ такое распоряженіе турецкаго правительства, буде оно справедливо, можетъ подвергнуть нашихъ крейсеровъ внезапной аттакѣ, то, въ предупрежденіе сего, я предписываю: 1) Пароходу *Бессарабія* находиться въ Вашемъ отрядѣ. 2) Вашему Превосходительству распространить свое крейсерство къ Анатолійскому берегу, между мысомъ Керемпе и портомъ Амастра, такъ, чтобы быть на пути сообщенія между Константинополемъ и Батумомъ. Эскадра Ваша можетъ подходить на видъ береговъ, но недолжна безъ повелѣнія Высшаго Начальства, или открытія непріязненныхъ дѣйствій со стороны турокъ, вступать съ ними въ дѣло. 3) Къ фрегату *Коварна*

и бригу *Эней* посланъ пароходъ *Дунай*, для предупрежденія ихъ быть осторожными и соединиться съ эскадрою Вашего Превосходительства.» и проч.

Вице-адмиралъ Павелъ Степановичъ Нахимовъ, получивъ это предписаніе, старался снабдить свои суда и команду всѣмъ нужнымъ для долгаго, зимняго плаванія и далъ командирамъ судовъ инструкцію въ которой упоминалось: «такъ какъ Россія не объявляла войны, то при встрѣчѣ съ турецкими судами, первый непріязненный вытрѣлъ долженъ быть со стороны ихъ; тѣ же турецкія суда которые на это рѣшатся, должны быть уничтожены.» Въ заключеніе, адмиралъ пишетъ: «я убѣжденъ, что въ случаѣ разрыва между Россіей и Турціей, каждый изъ насъ исполнитъ свое дѣло.»

11-го числа, чуть-свѣтъ, при легкомъ NNO, эскадра наша, тихо, торжественно снялась съ Севастопольскаго рейда. Жители Севастополя толпились на всѣхъ возвышеніяхъ, чтобы напуствовать насъ желаніемъ славы и сказать прости, которое можетъ быть для нѣкоторыхъ изъ насъ будетъ послѣднимъ.... Мы же—мысленно обѣщали порадовать ихъ возвращеніемъ съ тріумфомъ побѣды. 12-го числа вѣтеръ засвѣжѣлъ и заставилъ насъ взять три рифа. Въ ночь встрѣтили фрегатъ *Коварна*, которому приказано было держаться соединенно. На другой день фрегатъ сдѣлалъ телеграфъ: «у меня ничего нѣтъ.» Адмиралъ, въ отвѣтъ на это, поднялъ вымпела фрегата и брига *Эней* и сигналъ: «идти въ Севастополь, предупреждаю быть осторожнымъ—близко къ разрыву».

13-го числа въ полдень, были отъ ближайшаго берега—устья р. Капу-Суи въ 28 миляхъ. 14-го числа въ прекрасное утро, при маловѣтріи, которое вскорѣ превратилось въ штиль, мы могли простыми глазами видѣть берегъ съ селеніями на немъ. Анатолійскіе берега напоминаютъ берегъ Кавказа, даже населеніе ихъ состоитъ изъ такихъ же бродягъ. Въ 12 ча-



су, фрегатъ *Кагулъ*, бывшій на вѣтрѣ, увѣдомилъ адмирала, что видитъ пароходъ на R NNO; черезъ нѣсколько минутъ и мы замѣтили трехъ-мачтовый батарейный пароходъ, подъ турецкимъ флагомъ. Подойдя къ эскадрѣ, на разстояніе мили, пароходъ остановился, осмотрѣлъ своихъ гостей и поспѣшно отправился во-свояси, завидѣвъ, на горизонтѣ, дымъ шедшаго къ намъ парохода *Бессарабія.*

20-го октября, въ 10-ть часовъ утра, пришелъ къ эскадрѣ пароходъ *Одесса* съ свѣжей провизіей и съ извѣстіемъ о дѣлѣ подъ Исакчею.

25-го октября, послѣ нѣсколькихъ бурныхъ дней, установилась хорошая погода. Въ 8-мъ часовъ утра, эскадра находилась въ 11-ти миляхъ отъ мыса Керемпе къ NO; къ полдню, мы подошли почти къ самому берегу и потомъ, по сигналу, стали спускаться на WSW. Черезъ нѣсколько времени замѣтили подъ самымъ берегомъ пароходный дымъ, медленно приближавшійся къ эскадрѣ. Видно было, что пароходъ былъ турецкій: онъ буксировалъ другое судно и хотѣлъ проскочить мимо эскадры, не поднимая флага. Душевно жалѣли мы, что не имѣемъ разрѣшенія обмѣняться съ нимъ выстрѣлами.... Но и Павелъ Степановичъ не могъ хладнокровно смотрѣть на дерзкое намѣреніе турецкаго пароходз и сдѣлалъ сигналъ пароходу *Бессарабія,* имѣвшему пары готовыми, и фрегату *Кагулъ,* «опросить идущій пароходъ и заставить его поднять національный флагъ». Суда, къ которымъ относился этотъ сигналъ, тотчасъ привели и пошли на пересѣчку курса турецкому пароходу. Турокъ отдалъ буксиръ, и судно поставивъ кливеръ, бросилось къ берегу, и въ балкѣ Фоказъ, у кордона, стало на мель. Пароходъ же продолжалъ бѣжать, проскочивъ фрегатъ, который послалъ ему вслѣдъ ядро. Но *Бессарабія* ожидала бѣглеца на пути, сдѣлала два холостыхъ выстрѣла и вслѣдъ за симъ изъ кормовой бомбической пушки пустила пять

ядеръ, которые вынудили упрямца поднять флагъ. Тогда *Бессарабія* поворотила ко флоту.

Будь это днемъ позже и турокъ дорого бы поплатился за свою дерзость. На другой день подошелъ къ намъ корветъ *Калипса* съ депешами отъ Князя Меншикова, который извѣщалъ Адмирала, что Турки, переправясь черезъ Дунай, заняли Калафатъ. Слѣдовательно войну должно считать начавшеюся. По этому предоставляется брать и разрушать турецкія военныя суда, гдѣ бы ихъ ни встрѣтили. Относительно же купеческихъ судовъ—ожидать особаго разрѣшенія.

Нѣсколько дней тихой и ясной погоды опять смѣнились бурливыми. 28-го, задулъ восточный вѣтръ, который въ это время года на Черномъ морѣ бываетъ очень крѣпокъ. Надо сказать, что эскадра во все время плаванія весьма рѣдко отдавала второй рифъ. Пароходъ съ особеннымъ искусствомъ держалжался подъ парусами на равнѣ съ эскадрой, имѣя, впрочемъ, на всякій случай, пары готовыми. 29-го числа, пароходъ отправился за углемъ, въ Севастополь, гдѣ стояли уже готовыми боты съ углемъ, водой и провизіей.

1-го ноября, въ 1-мъ часу, корабль *Чесма* донесъ адмиралу, что видитъ отъ NNO пароходъ и парусное судно, но не знаетъ какія. Спустившись на показанный румбъ, отрядъ въ скоромъ времени открылъ пароходъ *Бессарабія* и фрегатъ *Коварна*. Сильная погода не дозволила имѣть сообщеніе съ пришедшими судами, но пароходъ подошелъ подъ корму адмиральскаго корабля *Императрица Марія* для переговоровъ; послѣ чего адмиралъ тотчасъ сдѣлалъ телеграфъ: «война объявлена; турецкій флотъ вышелъ въ море; отслужить молебствіе и поздравить команду.»

Команда брига была собрана на шканцы. «Адмиралъ поздравляетъ васъ съ войной» произнесъ капитанъ.—Команда отвѣчала единогласнымъ: Ура! Нѣсколько дней вѣтеръ не сти-



халъ. Корабли славно выдерживали непогоду, сохраняя свои мѣста.

2-го ноября, при рифмарсельномъ вѣтрѣ WSW, суда имѣли четыре рифа и держали въ берегъ. Фрегатъ *Коварна* сдѣлалъ сигналъ, что видитъ пароходъ на R NW; почему адмиралъ приказалъ *Бессарабіи* гнаться за непріятелемъ. Черезъ полчася пароходъ нашъ возвратился изъ погони, по сигналу адмирала, ибо непріятельскій пароходъ сталъ скрываться, а время приходило къ ночи. На другой день вѣтеръ стихъ и къ полдню совершенно заштилѣлъ,—что дало намъ возможность имѣть сообщеніе между собою. Павелъ Степановичъ потребовалъ мичмановъ для приказаній, которыя были слѣдующаго содержанія: «Не имѣя возможности за крѣпкимъ вѣтромъ и большимъ волненіемъ, два дня, передать на суда ввѣреннаго мнѣ отряда, копіи съ Манифеста объявленія войны Турціей, я передаю ихъ теперь и предлагаю Гг. командирамъ приказать священникамъ прочесть ихъ при собраніи всѣй команды. Имѣю извѣстіе, что турецкій флотъ вышелъ въ море съ намѣреніемъ занять принадлежащій намъ портъ Сухумъ-Кале и, что для отысканія непріятельскаго флота отправленъ изъ Севастополя съ 6-ю кораблями генералъ-адъютантъ Корниловъ. Непріятель не иначе можетъ исполнить свое намѣреніе, какъ пройдя мимо насъ, или давъ намъ сраженіе. Въ первомъ случаѣ я надѣюсь на бдительный надзоръ гг. командировъ и офицеровъ; во второмъ—съ Божіею помощью и увѣренностью въ своихъ офицерахъ и командахъ я надѣюсь съ честію принять сраженіе. Не распространяясь въ наставленіяхъ, я выскажу свою мысль, что въ морскомъ дѣлѣ близкое разстояніе отъ непріятеля и взаимная помощь другъ другу — есть лучшая тактика. Увѣдомляю гг. командировъ, что въ случаѣ встрѣчи съ непріятелемъ, превышающимъ насъ въ силахъ, я аттакую его, будучи совершенно увѣренъ, что каждый изъ насъ сдѣлаетъ свое дѣло.»

Когда съ фрегата была принята, кѣмъ слѣдуетъ, провизія,

эскадра построилась въ боевой строй и легла въ берегъ; разстояніе между судами — ½ кабельтова. 4-го числа у мыса Керемпе замѣтили нѣсколько одномачтовыхъ судовъ, которыя по турецки называются *чектырмы*. Адмиралъ сигналомъ потребовалъ подъ корму своего корабля пароходъ *Бессарабія*, для переговоровъ, послѣ чего пароходъ отдѣлился отъ эскадры и пошелъ въ берегъ.

Офицеры брига сожалѣли, что адмиралъ не доставилъ *Язону* случая схватиться съ турецкими судами, изъ которыхъ многія уже подходили къ нашему траверзу. Но не успѣли мы помѣняться этими мыслями, какъ уже развѣвался сигналъ: *Бригу Язонъ опросить идущія суда*. Мы тотчасъ же поворотили и легли однимъ курсомъ съ ближайшей чектырмой, но по близости ея къ берегу и береговомъ вѣтрѣ, который съ большею силой доходилъ до нее, мы не могли ее пересѣчь, хотя и прибѣгали къ греблѣ. Погоня наша продолжалась съ 2-хъ до 7 часовъ; наконецъ близкое разстояніе отъ берега и наступавшая ночь—заставили насъ прекратить погоню. Въ это время *Бессарабія* была подъ самымъ берегомъ и мы слышали выстрѣлы. Въ 11 часовъ ночи, подошли къ эскадрѣ и вступили въ свое мѣсто, а черезъ часъ возвратилась и *Бессарабія* (кап.-лейт. Щеголевъ) ведя на буксирѣ двухъ-мачтовый турецкій пароходъ(*).

На другой день т. е. 5 ноября, взятый пароходъ былъ ужъ намъ полезенъ: въ 11-ть часовъ, фрегатъ *Коварна* донесъ, что слышитъ выстрѣлы на R W. Дѣйствительно были слышны залпы и одиночная пальба съ промежутками. Эти выстрѣлы встревожили насъ: мы предполагали, что адмиралъ Корниловъ встрѣтилъ турецкій флотъ и имѣетъ съ нимъ дѣло, а мы по причинѣ мертваго штиля не можемъ подойдти къ нему. Нако-

(*) См. Морск. Сборн. 1853 г. № 11. Взятіе турецкаго парохода Меджире-Теджаретъ, и проч.



нецъ Павелъ Степановичъ приказалъ *Бессарабіи* взять на буксиръ корабль *Императрица Марія*, а призовому пароходу—другой корабль. Буксируясь такимъ образомъ по очереди, эскадра ушла впередъ миль на семь къ W. Выстрѣлы были слышны отъ 10 часовъ до часу. Къ вечеру задулъ вѣтерокъ, адмиралъ имъ воспользовался сколько было возможно. Въ 10-мъ часу ночи мы увидѣли впереди огни. Адмиралъ сдѣлалъ сигналъ приготовиться къ бою и вмѣстѣ съ тѣмъ сдѣлалъ сигналъ опознательный; на который и получилъ отвѣтъ. Къ намъ подходилъ не непріятель, а эскадра вице-адмирала Корнилова, который обойдя весь румелійскій берегъ, и не встрѣтивъ турецкаго флота, желалъ навѣстить насъ, для чего и пересѣлъ на пароходъ *Владиміръ*. На пути къ нашей эскадрѣ *Владиміръ* замѣтилъ турецкій пароходъ, идущій къ проливу и пустился его преслѣдовать. Послѣ трехъ-часоваго боя противникъ, потерявъ начальника, спустилъ флагъ. Вотъ выстрѣлы, которые насъ такъ безпокоили.

Исправивъ поврежденія взятаго парохода до возможности продержать его нѣсколько дней въ морѣ, *Владиміръ* взялъ свой трофей на буксиръ и повелъ къ своему отряду, который встрѣтилъ его громкимъ ура! Пройдя всѣ свои корабли, вице-адмиралъ Корниловъ приказалъ пароходамъ отправиться въ Севастополь; а самъ съ своею эскадрой пошелъ на соединеніе съ нами......

Послѣ отправленія генералъ-адъютанта Корнилова въ Севастополь, отрядъ нашъ подъ командою контръ-адмирала Новосильскаго, пришелъ къ Анатольскому берегу и перемѣнившись нѣкоторыми кораблями съ вице-адмираломъ Нахимовымъ отправился въ Севастополь, а Павелъ Степановичъ къ Синопу, — получивъ свѣдѣніе отъ шкипера турецкаго судна что тамъ стоятъ два турецкихъ фрегата и пароходъ. Мы съ большимъ неудовольствіемъ разстались съ прежнимъ своимъ отрядомъ, предчувствуя что Павелъ Степановичъ дастъ ему случай пожать лавры славной побѣды...

И вотъ бригъ *Язонъ* послѣ 152-хъ дневнаго плаванія (отъ 18-го мая до 11-го ноября) стоитъ на рейдѣ и ждетъ какъ роковаго приговора, приказанія втянуться въ гавань...

12-го ноября по приказанію Его Свѣтлости Князя Меншикова, контръ-адмиралъ Новосильскій съ кораблями *Парижъ*, *Великій Князь Константинъ*, *Три Святителя*, и фрегатомъ *Кулевчи* — вышелъ изъ Севастополя на присоединеніе къ вице-адмиралу Нахимову; котораго эскадра, такимъ образомъ, составилась изъ кораблей: *Императрица Марія*, *Чесьма*, *Ростиславъ*, *Парижъ*, *Великій Князь Константинъ* и *Три Святителя*, фрегатовъ *Кагулъ* и *Кулевчи*.

Предчувствіе наше сбылось....Павелъ Степановичъ исполнилъ обѣщанное...Забудемъ же свое горе и приготовимся ликовать при встрѣчѣ героевъ — побѣдителей!. Извѣстіе о побѣдѣ привезъ *Громоносецъ* 21 ноября, въ полночь. Троекратнымъ ура! возвѣстилъ онъ эту радость. На другой день показался побѣдоносный флотъ. Въ городѣ и на рейдѣ побѣдители были встрѣчены съ должными почестями. Привѣтствуемъ васъ, герои Синопа! Подвигъ вашъ увлекаетъ товарищей вашихъ къ новой побѣдѣ, чтобъ объ каждомъ изъ нихъ могли тоже сказать: и онъ былъ воинъ вѣры и чести, онъ прославилъ свое отечество! Онъ принадлежалъ къ избавителямъ христіанъ отъ ненавистнаго мусульманскаго ига!

Хвала вамъ, герои Синопа! Слава отечеству, и гибель врагамъ Россіи!

Корабли, выдержавъ карантинный терминъ, втянулись въ гавань, для исправленій. Офицеры и команда, правда, перебрались на берегъ; но душею они на Черномъ морѣ, ищутъ новыхъ лавровъ, готовятся къ новымъ битвамъ — битвамъ на смерть, съ строптивыми.....

Бригъ *Язонъ* все стоитъ на рейдѣ, не слыхать ему никакого назначенія...Я уже съ грустью ожидалъ той минуты, когда его будутъ вести въ гавань; но начальство насъ не забыло: 11-го



декабря, мы получили приказаніе «изготовиться къ отходу къ восточнымъ берегамъ Чернаго моря, въ отрядъ контръ-адмирала Вукотича.»

Мичманъ В. Палеологъ 2.

—

Бригъ *Язонъ*.

Севастопольскій рейдъ.

ОТЧЕТЪ СЕКРЕТАРЯ ФЛОТА СОЕДИНЕННЫХЪ ШТАТОВЪ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ ПРЕЗИДЕНТУ, ЗА 1853 ГОДЪ.

Милостивый Государь!—Имѣю честь представить ежегодный отчетъ отъ Управленія флота, показывающій состояніе сей отрасли службы, съ краткимъ изложеніемъ дѣйствій за минувшій годъ различныхъ эскадръ. При семъ же, беру смѣлость предложить на благоусмотрѣніе нѣкоторыя мѣры, относящіяся, какъ до усиленія и преобразованія флота, такъ и до необходимаго, по моему мнѣнію, измѣненія нынѣ существующихъ морскихъ законовъ и постановленій.

ЭСКАДРЫ (*).

Прибрежная (*home*) эскадра, подъ начальствомъ командора Ньютона, состоитъ изъ флагманскаго фрегата *Колумбія*; корветовъ: *Албэни* и *Сіана*; пароходовъ: *Фультонъ* и *Виксенъ*.

(*) См. «Сѣверо-Американскій Военный Флотъ въ 1852 году.» Морск. Сборн. томъ IX, № 1, стр. 54, и «Флотскій Списокъ Соединенныхъ Штатовъ за 1853 годъ.» Томъ X, № 7, стр. 59.

Прикомандированный къ прибрежной эскадрѣ пароходъ *Саранакъ*, кап. И. К. Лонгъ, прибылъ къ эскадрѣ въ февралѣ мѣсяцѣ, по отвозу къ мѣсту назначенія бывшаго Бразильскаго Повѣреннаго въ Дѣлахъ, Шевальэ де Содрэ, и оставался при эскадрѣ до іюля, когда разружился, впредь до исправленія починками.

Состоящія въ этой эскадрѣ суда крейсеровали преимущественно въ Мексиканскомъ Заливѣ и между Вестъ-Индскими островами. Возникшія въ Санъ-Хуанѣ безпокойства угрожали опасностію для имущества и правъ американскихъ подданныхъ, почему приказано было посѣтить сей портъ корвету *Сіана*, коммэндеръ Холлинзъ. Прибытіе корвета возъимѣло желаемое дѣйствіе, и комм. Холлинзъ оказалъ при этомъ случаѣ мужество и благоразуміе, за которыя удостоился получить благодарность морскаго начальства. Корветъ *Сіана* смѣненъ корветомъ *Албэни*, оставшимся въ Санъ-Хуанѣ до возстановленія порядка.

Въ минувшемъ январѣ мѣсяцѣ, *Фольтонъ*, временно командуемый лейт. Александромъ Моррей, былъ отданъ въ распоряженіе покойнаго Г-на В. Р. Кинга, на предметъ отвоза его, для возстановленія здоровья, въ Гаванну. Выполнивъ это порученіе и исправивъ машину, *Фольтонъ* возвратился къ эскадрѣ.

Пароходъ *Виксенъ*, отправленный въ маѣ мѣсяцѣ, съ особымъ порученіемъ въ Тампико, получилъ, по возвращеніи въ Пенсаколо, приказаніе разружаться, по поводу появившейся на немъ желтой лихорадки, похитившей у службы многихъ прекрасныхъ офицеровъ и надежныхъ матросовъ. По уничтоженіи на немъ заразы, и объявленіи безопаснымъ, *Виксенъ* предположено вооружить вновь и причислить по прежнему къ прибрежной эскадрѣ.



Бразильская эскадра, начальствуемая командоромъ Салтеромъ, состоитъ изъ флагманскаго корабля *Савана*, отправившагося по назначенію, изъ Норфолка 14-го сентября, и корвета *Джэмзтаунъ*, капитанъ Даунингъ.

Бригъ *Бейнбриджъ*, лейт. Карлъ Г. Хэстеръ, отправился 4-го ноября изъ Нью-іорка для присоединенія къ сей эскадрѣ, вмѣсто корвета *Джэмстаунъ*, находящагося уже около 3-хъ лѣтъ въ постоянной командировкѣ.

Джермэнтаунъ, коммендеръ Линчь, отправился также, 3-го декабря, для присоединенія къ этой же эскадрѣ.

Транспортъ *Рилійфъ*, лейт. Хитчкоккъ, возвратившійся изъ Ріо и вошедшій 15-го минувшаго апрѣля въ Нью-іоркскій портъ, отправился снова, 25-го іюля, съ припасами къ эскадрѣ, при которой временно и состоитъ по сю пору, подъ командою лейт. А. Б. Фейрфэкса.

Пароходъ *Ватеръ-Виттчъ*, лейт. Ѳома И. Пэджъ, отправился изъ Норфолка 8-го февраля. Этотъ пароходъ, хотя и причисленъ къ бразильской эскадрѣ, а считается отъ нея въ откомандировкѣ къ описи рѣкъ Уругвай и Параны, по случаю, объявленной временнымъ диктаторомъ аргентинской конфедераціи, свободы плаванія по притокамъ рѣки Ла Платы. *Ватеръ-Виттчъ*, прибывшій 25-го мая въ Буеносъ-Айресъ, встрѣтилъ къ исполненію этого порученія препятствія отъ возникшей, къ несчастію, между различными провинціями аргентинской конфедераціи междоусобной войны, потребовавшей присутствія сего парохода для охраненія правъ американскихъ подданныхъ, производящихъ въ томъ краю торговлю, или тамъ проживающихъ. По послѣднимъ извѣстіямъ, отъ 20-го августа, лейт. Пэджъ собирался немедленно въ путь къ первоначальному назначенію.

Въ первую половину года, Бразильскою эскадрой начальствовалъ командоръ Мэкъ-Кійверъ, возвратившійся въ Соединенные Штаты, 20-го іюля, по совершеніи трехъ-лѣтняго дѣйствительнаго крейсерства, на своемъ флагманскомъ кораблѣ *Конгрессъ*, кап. Пійрсонъ. Правительству не безъизвѣстно о важныхъ услугахъ, оказанныхъ частію сей эскадры, къ охраненію выгодъ отечества вообще, и правъ частныхъ подданныхъ въ особенности.

Африканская эскадра, командоръ Мэіо, состоитъ изъ флагманскаго корабля *Конститюшэнъ*, корвета *Мэріонъ* и брига *Перри*.

Дэль, коммэндеръ Виттль, отправился 17-го октября, изъ Бостона, для присоединенія къ сей эскадрѣ.

Начальствовавшій этою эскадрою командоръ Лавалеттъ, возвратился 30-го марта, въ отечество, на своемъ флагманскомъ кораблѣ *Джермэнтаунъ*. Отряженные отъ сей эскадры, *Джонъ-Адэмзъ* и бригъ *Бейнбриджъ*, достигли Соединенныхъ Штатовъ: первый 23-го іюля, второй 26-го августа.

Прикомандированному къ сей эскадрѣ, коммэндеру Линчу, поручено было изслѣдовать западный берегъ Африки, на предметъ опредѣленія мѣстностей, откуда бы, съ наибольшимъ удобствомъ можно проникнуть во внутреннія земли. Коммэндеръ Линчъ возратился въ Соединенные Штаты въ маѣ минувшаго года.

Неоднократно изъявлено было мнѣніе, будто бы у Африканскаго берега нѣтъ надобности въ присутсвіи такой значительной эскадры; слѣдовало бы, говорятъ, по условіямъ трактата о прекращеніи торга невольниками, объявить Великобританіи, что считаемъ себя освобожденными отъ принятыхъ на себя по тому трактату обязанностей. Торговля же на этомъ берегу, до того въ послѣдніе годы распространилась, и число занимающихся ею американскихъ судовъ возрасло до такой степени, что едва

ли, кажется, предстоитъ возможность обойтись безъ этой эскадры, столь полезной для охраненія правъ нашихъ согражданъ и для пресѣченія торга невольниками.

Эскадра Средиземнаго моря, командоръ Стрингэмъ,—состоитъ изъ флагманскаго фрегата *Комберлэндъ*; корветовъ *Сентъ-Люисъ*, и *Левантъ*, коммэндеръ Горни, поступившій въ командованіе этимъ корветомъ съ фрегата *Комберлэндъ*, по возвращеніи въ Соединенные Штаты коммэндера Гольдзборо, назначеннаго начальникомъ Морской Академіи.

Состоявшій при этой эскадрѣ пароходъ *Санъ-Іасинто*, кап. Крэббъ, оказался неспособнымъ къ плаванію по причинѣ неисправности машины, почему былъ отправленъ изъ Средиземнаго моря домой, и прибылъ 3-го іюля въ Филадельфію. Въ замѣну удостоенной въ негодность старой его машины, строится теперь новая, по установленіи которой, *Санъ-Іасинто* сдѣлается снова надежнымъ крейсеромъ.

Пароходъ *Саранакъ*, кап. И. К. Лонгъ, 19-го ноября, повезъ изъ Норфолка въ Константинополь, назначеннаго туда посланникомъ нашимъ г. Кэрроля Спенса. По выполненіи этого порученія, *Саранакъ* присоединится къ эскадрѣ Средиземнаго моря.

Остъ-Индская эскадра, командоръ Перри, состоитъ изъ пароходовъ *Миссиссипи*, (флагманскій), *Поватанъ* и *Сускве-ганна*; корветовъ: *Маседонія, Плимутъ, Саратога и Вандалія;* транспортовъ: *Сопплей, Саутэмтонъ*, и *Лексингтонъ*.

Начальствовавшій этою эскадрою командоръ Аликкъ, передавъ начальство командиру Перри,возвратился, въ началѣ минувшаго года, въ Соединенные Штаты.

Особенную важность движеніямъ этой эскадры придаетъ возстаніе, возникшее въ Китаѣ; съ одной стороны грозящее низверженіемъ настоящей династіи, съ другой, подающее надежду

на новую эру въ исторіи торговли и промышленности этого народа. Въ дополненіе обыкновенныхъ обязанностей, на командора Перри (*) было возложено трудное порученіе, стараться объ открытіи торговыхъ сношеній съ Японскимъ Правительствомъ. Посѣтивъ многія изъ меньшихъ острововъ, и имѣвъ съ обитателями благопріятныя сношенія, командоръ Перри отправился, съ пароходами *Миссиссипи* и *Сусквеганна*, корветами: *Саратога* и *Плимутъ* въ Японію, въ заливъ Еддо, куда прибылъ 8-го минувшаго іюля. Послѣ долгихъ переговоровъ, ему удалось добиться свиданія съ однимъ изъ государственныхъ сановниковъ, которому онъ лично вручилъ письмо Президента Соединенныхъ Штатовъ, содержащее предложеніе объ открытіи съ Японіею торговыхъ сношеній. Объявивъ свое намѣреніе возвратиться слѣдующею весною за отвѣтомъ, и сдѣлавъ значительную опись берегамъ и гавани Еддо, командоръ отправился съ эскадрою обратно въ Китай, для оказанія тамошнимъ нашимъ согражданамъ всякой необходимой защиты.

Эскадра Тихаго Океана, командоръ Дюлэни, состоитъ изъ флагманскаго фрегата *Сентъ-Лоренсъ* и корвета *Портсмутъ*.

Корветъ *Сентъ-Мэризъ*, коммэндеръ Бейли, вышелъ 15-го октября, изъ Филадельфіи, для присоединенія къ эскадрѣ.

Командору Дюлэни подчинены, сверхъ-того, находящійся въ Санъ-Франциско пріемный корабль (receiving-ship—для пріема рекрутъ и вновь поступающихъ) *Варренъ*, лейт. Стэнли, и постоянный въ Валпарайзѣ транспортъ *Фредонія*, лейт. И. Джонсонъ

Транспортъ *Фредонія*, отправленный сперва, для отвоза войска, въ Калифорнію, подъ командою лейт. Чатэрда, получилъ, вслѣдъ за тѣмъ, назначеніе въ Валпарайзо, и лейтенанту

(*) См. Морс. Сбор. т. VII, № 4, стр. 417; № 5, стр. 519.

Чатэрду приказано, сдавъ команду лейтенанту Джонсону, возвратиться въ Соединенные Штаты.

Состоявшій, при представленіи моего послѣдняго отчета, въ этой же эскадрѣ, корветъ *Сентъ-Мэризъ*, коммэндеръ Мэкгрюдеръ, возвратился нынѣ въ Соединенные Штаты, куда также прибылъ и фрегатъ *Рэритэнъ*, коммэндеръ Мэккійнъ, привезшій въ отечество, бывшаго начальникомъ эскадры, командора Мэккали. Суда этой эскадры, которую по мѣрѣ средствъ, считаю необходимымъ усилить, занимались дѣятельнымъ изслѣдованіемъ острововъ Тихаго Океана, и наблюдали неутомимо за охраненіемъ правъ нашихъ согражданъ.

Изложивъ вкратцѣ занятія военныхъ судовъ этихъ эскадръ, считаю долгомъ упомянуть объ отправленной, вслѣдствіе акта Конгресса отъ 3-го августа 1852 года, экспедиціи, для описи и изслѣдованія, въ отношеніи морскомъ и торговомъ, нѣкоторыхъ частей Берингова пролива, Сѣвернаго Тихаго Океана, и Китайскаго моря. Эта экспедиція, ввѣренная коммэндеру Рингольду (*), и состоящая изъ корвета *Венсеннь*, брига *Порпёсъ*, парохода *Джонъ-Хэнкоккъ*, транспорта *Джонъ П. Кеннеди*, и тендера *Фениморъ-Куперъ*—вышла изъ Соединенныхъ Штатовъ въ іюнѣ мѣсяцѣ, и по послѣднимъ извѣстіямъ, полученнымъ объ ней съ мыса Доброй Надежды, имѣла счастливое плаваніе.

Недавно возвратился въ отечество бригъ *Дельфинъ*, (**) лейт. О. Г. Берримэнъ, успѣшно выполнившій порученіе, возложенное на него, актомъ Конгресса отъ 3-го марта 1849 года, «испробовать новые пути и усовершенствовать открытія, «сдѣланныя лейтенантомъ Мори при его изслѣдованіи океан-

---

(*) См. «Ученая экспедиція Соединенныхъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ въ Сѣверный Тихій Океанъ.» Морск. Сборн. томъ IX, № 6, стр. 520.

(**) Морской Сборникъ. Томъ VIII, № 9, стр. 253.

скихъ вѣтровъ и теченій.» Это порученіе выполнено Г.г. офицерами брига съ отличнымъ усердіемъ, и, основываясь на собранныхъ ими данныхъ, лейт. Мори сдѣлалъ на своихъ картахъ нѣкоторыя значительныя измѣненія, которыя повлекутъ за собою значительное противу прежняго сокращеніе путей и важное сбереженіе времени для мореходца. Морская наука обогатилась совершенно новыми свѣдѣніями объ океанскихъ глубинахъ, теченіяхъ и температурѣ. Люди близко знакомые съ предметомъ полагаютъ, что «измѣренныя бригомъ *Дельфинъ* большія глу-«бины, составляютъ неоцѣненнѣйшую дань доселѣ по сему «предмету приносимую.»

Пароходъ *Мичиганъ*, коммэндеръ А. Бигело, все еще продолжаетъ свои дѣйствія по озерамъ нашей сѣверной границы.

Съ тою цѣлію, чтобы обезпечить соблюденіе трактатовъ, и доставить защиту нашимъ соотечественникамъ, занимающимся рыбной промышленностью у береговъ Новаго Брауншвейга, Новой Шотландіи и Ньюфаундлэнда, была туда отправлена, по Вашему приказанію, особая подъ начальствомъ командора Шубрикка эскадра, состоящая изъ флагманскаго парохода *Принстонъ*, корветовъ: *Сіана*, *Декетёръ*, и парохода *Фольтонъ* (три послѣднія судна отряжены временно на эту службу, съ прибрежной эскадры). Около половины сентября, эта экспедиція возвратилась въ Портсмутъ (Нью Гэмпширъ), перебывавъ во всѣхъ посѣщаемыхъ нашими рыбопромышленниками мѣстахъ. Жалобъ, на незаконныя или притѣснительныя мѣры со стороны англійской эскадры здѣшнихъ водъ, никакихъ не принесено; капитану Шубрикку донесли объ арестованіи только одного судна, впослѣдствіи, однакожъ, по взносѣ причитавшихся адмиралтействъ-суду за дѣлопроизводство денегъ, освобожденнаго, хотя шкиперъ судна и сознавался въ нарушеніи имъ условій трактата. Полагаемъ, что для огражденія правъ нашихъ соотечественниковъ приняты были всевозможныя мѣры, и что эта



эскадра исполнила возложенныя на нее обязанности съ должною точностію и усердіемъ.

По возвращеніи этой экспедиціи, отправился къ рыболовнымъ станціямъ, состоящій въ прибрежной эскадрѣ, корветъ *Албэни*, коммэндеръ Герри; показавъ американскій флагъ повсемѣстно, начиная съ устьевъ рѣки Св. Лаврентія, вдоль береговъ Новаго Брауншвейга и остр. Принца Эдварда, и навѣстивъ всѣ, посѣщаемыя нашими рыбопромышленниками мѣста, корветъ Албэни возвратился 7-го ноября въ Нью-іоркъ.

Въ исходѣ 1852 года, по настоятельной просьбѣ Лэди Франклинъ, Правительство разрѣшило доктору Кейну, (*) одному изъ образованнѣйшихъ медицинскихъ чиновниковъ нашего флота, принять на себя исполненіе особаго порученія, имѣвшаго нѣкоторую связь съ поисками за Сэромъ Джономъ Франклиномъ и его спутниками. Д-ръ Кейнъ отплылъ изъ Соединенныхъ Штатовъ въ теченіи минувшаго лѣта. Занимавшіеся по сю пору этими любопытными розысками американскіе офицеры пріобрѣли для себя и отечества достойное имя. Не могу, однакожъ, не выразить моего огорченія по поводу погрѣшностей вкравшихся въ нѣкоторыя карты, обнародованныя 14-го октября 1853 года, гидрографическимъ управленіемъ англійскаго адмиралтейства, приписавшимъ открытіе нѣкоторыхъ новыхъ земель офицерамъ великобританскаго флота; тогда-какъ, на самомъ дѣлѣ, тѣ земли были открыты и наименованы въ исходѣ 1850 года, американскою экспедиціей подъ командою лейтенанта Де-Хэвена, которая обогнала англійское судно и послужила ему путеводителемъ по Веллингтонову проливу.

А. Люджеръ.

(*Окончаніе впредь.*)

—

(*) См. Морс. Сбор. т. IX, № 3, стр. 265.

КРУШЕНІЕ ТРАНСПОРТА ЗМѢЯ.

Въ послѣднюю Турецкую войну, 1828 года, назначили военный транспортъ *Змѣя*, для отвоза изъ Варны въ Одессу, раненыхъ и оружія, взятаго въ крѣпости.

На транспортъ было погружено до 40 т. пистолетовъ и ятагановъ и 14 орудій; 12 изъ нихъ старинныя Польскія назначались въ Варшаву; одно было Высочайше пожаловано генералъ-фельдмаршалу графу Дибичу Забалканскому и одно генералъ-адъютанту графу Воронцову.

Экипажъ транспорта состоялъ изъ командира, капитанъ-лейтенанта Тугаринова, 5-ти офицеровъ(*) и 150 матросовъ; кромѣ этого на немъ было 17 больныхъ и раненыхъ офицеровъ и 150 нижнихъ чиновъ сухопутныхъ войскъ.

Утромъ 17 Октября, снялись мы съ якоря и вышли изъ Варнскаго залива въ море. Въ продолженіе шести сутокъ, безъ особенныхъ приключеній, при тихомъ противномъ вѣтрѣ, транспортъ мало по малу подвигался къ мѣсту своего назначенія— г. Одессѣ.

23 числа вѣтеръ началъ постепенно свѣжѣть и къ полдню до того усилился, что транспортъ остался только подъ зарафленными нижними парусами. Ночью изорвало фокъ, и вѣтеръ такъ скрѣпчалъ, что новый привязать не было никакой возможности, и потому съ большимъ трудомъ убрали гротъ и поставили фокъ стаксель и бизань. — Но и это было не надолго, чрезъ часъ ихъ изорвало въ клочки.

Къ утру вѣтеръ превратился въ настоящій штормъ; развело страшное волненіе; тяжело нагруженный транспортъ не могъ

(*) Лейтенантъ Колесниковъ, мичманы: Краевскій, Веселаго и Кубаркинъ и штурманъ Андреевъ.



долго безвредно выносить ужасные удары волнъ, которыя переливались черезъ него, бросали его какъ щепку, крутили, ломали всѣ члены и скрѣпленіе. — Скоро открылась сильная течь. Кто только могъ работать, были поставлены къ помпамъ; употребили всѣ возможныя средства для выкачиванія воды, но она постоянно прибывала и къ полдню 24 числа наполнила почти весь трюмъ, гдѣ лежала провизія и прѣсная вода; достать ихъ не было никакихъ средствъ. Въ первые часы нашего бѣдствія, мы забывали о пищѣ и боролись только противъ близкой очевидной смерти, потому что не знали до какой степени поврежденъ транспортъ и каждую минуту могли ожидать, что онъ пойдетъ ко дну.

Опасность увеличивалась съ часу на часъ: отъ сильной качки въ носовой части транспорта обшивныя доски начали отходить; помпы отъ долгой работы безпрестанно портились и, къ довершенію несчастія, всѣ легкія вещи, погруженныя въ трюмѣ, при качкѣ переваливались съ боку на бокъ, а наконецъ тронулись орудія и баластъ; транспортъ повалило на одинъ бокъ и волненіе начало переливаться чрезъ него.

Наступила минута, когда искуство моряка сдѣлалось безполезнымъ; оставалась одна надежда на Провидѣніе.

Положеніе наше было въ полномъ смыслѣ ужасное; транспортъ на боку, безъ парусовъ, до половины налитый водою, страшно качало; рѣдкій валъ не переходилъ черезъ палубу, на которой нельзя было стоять, не привязавшись къ борту или мачтѣ. Между тѣмъ наступила ночь, ураганъ ревѣлъ.

Больнымъ и раненымъ, измученнымъ качкою, нельзя было подать никакой помощи. Здоровые, истомленные безпрерывной работой на дождѣ, безъ сна, голодные и холодные, въ ожиданіи вѣрной близкой смерти, употребляли послѣднія усилія къ спасенію. Но все было видимо безполезно, транспортъ погружался болѣе и болѣе.

Не легко это было для моряковъ, уже самой службой нѣсколько приготовленныхъ къ подобнымъ явленіямъ; но каково было сухопутнымъ офицерамъ и солдатамъ — можетъ сказать только тотъ, кто самъ испыталъ подобное положеніе.

Но бѣдствіе все еще было не полное, явились два страшные непріятеля: голодъ и жажда, особенно послѣдняя. Вся наша провизія состояла изъ нѣсколькихъ пудовъ подмоченныхъ соленой водой сухарей; около 6 ведеръ прѣсной воды; 3 ведеръ вина и 6 ведеръ уксусу. Все выдавалось по чрезвычайно умѣренной порціи, разумѣется безъ различія офицерамъ и нижнимъ чинамъ. Всѣхъ томила сильная жажда, для утоленія ея пили морскую воду съ уксусомъ и виномъ, отчего жажда еще больше усиливалась. Нѣкоторые изъ больныхъ и раненыхъ не могли выносить этихъ мученій и умирали. Не долги были ихъ похороны: умершаго выносили на верхъ, клали на палубу; привязанный къ мачтѣ матросъ читалъ молитву и говорилъ *аминь*, когда нашедшая волна уносила покойника.

Правду сказать, тогда эти сцены мало дѣйствовали на оставшихся въ живыхъ: собственная опасность сдѣлала насъ равнодушными къ другимъ; мы сами ожидали вскорѣ отправиться въ ту же дорогу.

25 числа, послѣ полночи вѣтеръ началъ понемногу стихать; явилась нѣкоторая надежда къ спасенію. Съ страшной опасностію для людей привязали мы фокъ, но и съ нимъ транспортъ лежалъ на боку и не могъ спуститься на фордевиндъ. Наконецъ это намъ удалось: послѣ долгихъ усилій, въ четвертомъ часу утра, направили транспортъ по вѣтру и пошли къ западному берегу, какъ самому ближайшему. Въ сущности положеніе наше мало улучшилось: транспортъ качался страшнымъ образомъ, вода все прибывала. Волны безпрестанно ходили черезъ палубу; одинъ валъ выбилъ глухіе люки въ кормѣ и влился



въ капитанскую каюту, наполненную больными и ранеными офицерами.

Воду выкачивали помпами, брандспойтами, ведрами и боченками. Шлюпки всѣ кромѣ маленькой шестерки, были унесены или разбиты и, главное, мы не знали хорошо, въ какомъ мѣстѣ находимся. Съ самаго выхода изъ Варны, не имѣя ни одного яснаго дня, мы не могли повѣрить свое счисленіе астрономическими наблюденіями, а потомъ когда транспортъ оставался безъ парусовъ, то нельзя было съ увѣренностію сказать, куда его тащило, тѣмъ болѣе, что въ этой части Чернаго моря есть теченіе къ югу.

При такихъ обстоятельствахъ, идя къ берегу, мы легко могли попасть въ непріятельской портъ; слѣдовательно намъ предстоялъ еще плѣнъ.

Въ ночи съ 25 на 26 число, когда по нашимъ расчетамъ берегъ былъ недалеко, мы привели въ бейдевиндъ подъ нижними стакселями и дожидались утра.

Въ 9-мъ часу, сквозь туманъ дѣйствительно увидѣли берегъ и пошли къ нему; это былъ мысъ, но какой — въ туманѣ не разсмотрѣли, а пошли вдоль его и, зайдя въ бухту — бросили якорь.

Нечего было думать о спасеніи транспорта; оставалось только пріискивать средства для спасенія людей, которыхъ значительно убавилось: изъ больныхъ и раненыхъ умерли 1 офицеръ и 80 солдатъ.

Всѣ надежды основывались на единственной, уцѣлѣвшей во время шторма, 6-ти весельной шлюпкѣ и еще 10-ти весельномъ барказѣ, но послѣдній до того былъ поврежденъ, что безъ явной опасности не могъ отойти далеко отъ борта. Транспортъ все лежалъ на боку и съ каждымъ часомъ болѣе погружался въ воду, особенно носовою частію. Для облегченія его всѣ тяжелыя вещи, находящіяся наверху, какъ то: орудія, верпы и

пр. были брошены за бортъ. Со страхомъ и надеждою ожидали мы прочищенія тумана, чтобы узнать гдѣ находимся. Только къ 6 часамъ вечера нѣсколько прояснилось и, капитанъ послалъ мичмана Кубаркина на шестеркѣ на берегъ, во-первыхъ— узнать что это за берегъ, а во-вторыхъ — привезти сколько нибудь прѣсной воды, потому что всѣ чрезвычайно страдали отъ жажды.

Шлюпка отправилась, но за сильнымъ буруномъ не могла пристать къ берегу и возвратилась съ горестнымъ извѣстіемъ, что берегъ покрытъ турецкими солдатами, которые хотѣли напасть и на шлюпку, бросались на лошадяхъ въ воду, но были остановлены буруномъ.

Теперь намъ оставалось на выборъ два средства, плѣнъ или гибель, и послѣдняя—гораздо ближе и вѣрнѣе; потому что отдаться въ плѣнъ можно было на берегу, а мы мало надѣялись до него добраться.

Туманъ все прочищался; вскорѣ мы замѣтили недалеко отъ насъ купеческое судно подъ австрійскимъ флагомъ; немедленно посланъ былъ на него мичманъ Кубаркинъ и съ нимъ раненый на штурмѣ Варны Л. Гв. Измайловскаго полка баронъ Вревскій, нѣсколько знающій нѣмецкій языкъ. Имъ поручено было просить шхипера — перевезти команду транспорта въ ближайшій русскій портъ за извѣстную плату. Шкиперъ согласился, далъ анкерокъ воды; но видя, что мы не въ силахъ его задержать, принялъ съ берега турецкій десантъ и ушелъ въ море. Отъ него узнали только, что мы стоимъ у мыса Инады.

Посторонней помощи было ожидать не откуда; въ 9 часовъ вечера капитанъ собралъ изъ морскихъ офицеровъ совѣтъ, на которомъ рѣшили, что, если обстоятельства не перемѣнятся, то съ разсвѣтомъ обрубить канатъ и спуститься на берегъ; поставить транспортъ на мель и потомъ спасать команду. Съ мучительнымъ нетерпѣніемъ ожидали мы утра, можетъ быть послѣд-



няго для многихъ изъ насъ, но Провидѣніе уже готовило намъ помощь самымъ неожиданнымъ образомъ. Едва стало разсвѣтать, туманъ очистился и мы увидѣли не вдалекѣ отъ насъ за мысомъ, русской катеръ *Ласточка*, также загнанный сюда бурею.

Въ первую минуту радость наша не имѣла границъ; послѣ совершеннаго отчаянія въ спасеніи мы были почти въ безопасности; но это только такъ казалось, — на самомъ дѣлѣ намъ еще предстояло многое.

Мичманъ Кубаркинъ и, по собственному желанію, баронъ Вревскій отправились на *Ласточку*, увѣдомить командира о нашемъ положеніи и просить помощи; тамъ ихъ встрѣтили и приняли какъ братьевъ и, что особенно важно, напоили горячимъ чаемъ, котораго они давно не пробовали.

Вскорѣ прибылъ на транспортъ командиръ *Ласточки* лейтенантъ Власьевъ и условился съ нашимъ командиромъ о перевозѣ всей нашей команды на *Ласточку*. Прежде всего перевезли раненыхъ и больныхъ, потомъ команду и въ заключеніе сошли офицеры и послѣднимъ — командиръ.

Хотя мы благодарили Бога за спасеніе, но все какъ-то особенно грустно было оставлять свое судно. Насъ утѣшала одна мысль, что командиръ, офицеры и матросы вполнѣ и безропотно исполняли свою обязанность, употребили всѣ средства къ спасенію и не наша вина, если всѣ усилія не спасли транспорта.

На *Ласточку* перебрались мы только въ томъ платьѣ, которое было на насъ надѣто; все прочее наше имущество было оставлено на транспортѣ, потому что катеръ *Ласточка* едва могъ помѣстить однихъ людей.

Длина катера была 50 футъ, наибольшая ширина около 20. На верху и въ нижней его палубѣ чистаго мѣста было не болѣе 250 квадратныхъ аршинъ, и на этомъ пространствѣ помѣщалось: 25 флотскихъ и сухопутныхъ офицеровъ, до 300 матросовъ и солдатъ. Счастливъ былъ, кто могъ лежать; большая

часть сидѣли и даже стояли. Въ провизіи и водѣ былъ крайній недостатокъ; воды отпускали въ сутки около полустакана на человѣка.

Штиль задержалъ насъ близь Инады; вечеромъ 27 числа посланъ былъ шкиперъ прорубить транспортъ, чтобы имъ не воспользовались Турки; къ утру 28 числа сверхъ воды были видны одни его салинги, а ночью онъ совсѣмъ потонулъ.

Утромъ 29 числа подулъ вѣтеръ и мы пошли въ море; плаваніе наше было весьма опасное: мы боялись всего, штиля и свѣжаго вѣтра. При долгомъ штилѣ мы должны были умереть съ голоду, а въ свѣжій вѣтеръ залило бы волненіемъ; потому что катеръ былъ чрезвычайно загруженъ.

Однако, благодаря Бога, чрезъ пять долгихъ тяжкихъ дней мы бросили якорь на Варнскомъ рейдѣ и сошли на берегъ. На переходѣ умерло 7 человѣкъ.

Б. В.

—

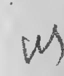
ИСТОРІЯ РУССКАГО ФЛОТА.

Мысль объ исторіи флота, у насъ очень давняя, почти современна началу самаго флота. Еще Петръ Великій, повелѣвшій перевесть Исторію мореплаванія Гуэнція, около 1720 года приказалъ своему Кабинетъ-Секретарю Макарову собирать всѣ свѣдѣнія по предметамъ военныхъ и морскихъ дѣйствій Его Царствованія, для чего Макарову были доставляемы изъ морскаго управленія сокращенные журналы походовъ, и записки, составленныя имъ, исправленныя и отчасти передѣланныя Петромъ Великимъ, впослѣдствіи, въ 1770 году, были изданы



подъ заглавіемъ «Журналъ или поденная записка Государя Императора Петра Великаго.»

И въ послѣдующіе годы, Адмиралтейская Коллегія не разъ обращалась къ мысли — если не составить полную исторію своего минувшаго, то по крайней мѣрѣ, сохранить для будущихъ поколѣній подробныя свѣдѣнія о современныхъ подвигахъ: такъ, было повелѣно, собравъ всѣ журналы и донесенія Сѣверной экспедиціи (1733-43 г.), сдѣлать изъ нихъ одно общее извлеченіе; такъ, повелѣвалосъ привести въ извѣстность всѣ событія Чесменской кампаніи (1769-75.). Знаменитый гидрографъ А. И. Нагаевъ, дѣйствовавшій во второй половинѣ прошедшаго вѣка (род. 1704 г. ум. 1780 г.), уже собиралъ письма Петра Великаго и къ Петру Великому, разныя записки, свѣдѣнія о службахъ современныхъ ему и предшествовавшихъ Адмираловъ, и т. п., подготовляя такимъ образомъ матеріалы для исторіи флота. Въ 1764 г., И. Л. Голенищевъ-Кутузовъ, впослѣдствіи Вице-Президентъ Адмиралтействъ-Коллегіи, издалъ «Собраніе списковъ, содержащее имена всѣхъ служащихъ въ Россійскомъ флотѣ, съ начала онаго, флагмановъ, оберъ-сарваеровъ и корабельныхъ мастеровъ», сдѣлавъ такимъ образомъ первый опытъ исторіи нашего флота. Въ 1787 году, когда приготовлялась у насъ первая кругосвѣтная экспедиція (Муловскаго), *Гисторіографомъ* флота, былъ назначенъ извѣстный естествоиспытатель Палласъ. Наконецъ, въ 1799 году, опредѣленъ дѣйствительнымъ исторіографомъ флота, А. С. Шишковъ, уже извѣстный тогда переводомъ Роммова сочиненія «Морское искуство» «(1793 г.) и «Трехъязычнымъ морскимъ словаремъ» (1795 г.), издавшій, въ 1779-80 г.:» Списокъ кораблямъ и прочимъ судамъ всего Россійскаго флота,» отъ начала его по кончину Петра Великаго, съ историческими при нихъ объясненіями; «Собраніе морскихъ журналовъ» 1797-99 г., также съ разными историческими поясненіями; и «Морскія записки»—опытъ

періодическаго изданія, первая часть, вся составленная его трудами, большею частію также историческаго содержанія. Въ 1806 г. напечатано въ одномъ періодическомъ изданіи (Статистическій журналъ) «Исторія и статистическое описаніе Россійскаго флота,» К. Германа, составленныя по оффиціальнымъ, об-

народованнымъ источникамъ.— Бывшій (до 1827 г.) Адмиралтейскій Департаментъ, въ 1812 году, поручилъ, «заняться продолженіемъ сочиненія исторіи Россійскаго мореплаванія,» стихотворцу-переводчику этого департамента С. Боброву, написавшему тогда «Древній Россій плаватель» — очеркъ исторіи Русскаго мореходства до Петра Великаго, однакожъ Бобровъ вскорѣ умеръ. И позже, дѣятельный членъ Адмиралтейскаго Департамента, извѣстный гидрографъ Г. А. Сарычевъ, самъ нѣсколько занимавшійся исторіею, преимущественно по части путешествій, собиравшій и обработывавшій свѣдѣнія о нашихъ военныхъ портахъ, историческія и гидрографическія, возлагалъ трудъ исторіи флота, послѣдовательно: на секретаря Адмиралтейскаго Департамента А. С. Никольскаго, Лейтенанта Н. Б. (Н. Бестужева), и наконецъ на В. И. Берха. Замѣчательнѣйшій, изъ многообразныхъ трудовъ Берха, былъ «Жизнеописаніе первыхъ Россійскихъ Адмираловъ или Опытъ исторіи Россійскаго флота», изданный въ 1831–36 годахъ, обнимающій событія отъ 1714 по 1777 годъ. Одновременно съ Берхомъ, много трудился для исторіи Русскаго флота А. В. Висковатовъ, посвящавшій свою дѣятельность преимущественно исторіи черноморскаго флота. Нѣсколько лѣтъ прежде того и другаго, въ двадцатыхъ годахъ, появлялись въ разныхъ журналахъ довольно замѣчательныя статьи по предметамъ исторіи Русскаго флота, вышеупомянутаго Лейтенанта Н. Б. и чиновника при Адмиралтейскомъ Департаментѣ А. Я. Глотова. Съ 1847 года, стали появляться (въ Запискахъ Гидрографическаго Департамента) историческія статьи, посвящаемыя разнымъ, преимущественно



малоизвѣстнымъ періодамъ исторіи нашего флота, А. П. Соколова: Русскій флотъ при кончинѣ Петра Великаго, 1725 г.; Сѣверная экспедиція, 1733-43 г.; Шведскія войны, 1742-43 г.; Архипелагскія кампаніи, 1769-74 г.; Морскія войны, 1798-99 г.; экспедиціи: Чичагова 1765-66 г., Креницына и Левашева 1764-69 г., Муловскаго 1787 г. и др. — Въ 1852 г. вышелъ «Очеркъ исторіи Морскаго Кадетскаго Корпуса» Капитанъ-Лейтенанта Ѳ. Ѳ. Веселаго.

28 Января 1853 года, Высочайше утверждено представленіе Его Высочества Генералъ-Адмирала о порученіи, Генералъ-Маіору Висковатову и Капитанъ-Лейтенантамъ Соколову и Веселаго, заняться обработаніемъ собранныхъ ими матеріаловъ по предметамъ исторіи Русскаго флота, открывъ имъ, для успѣшнаго совершенія труда, архивы Морскаго Министерства, сносяся, въ случаѣ надобности, съ другими вѣдомствами, о допущеніи въ архивы оныхъ.—Объявляя эту, Высочайшую волю, Его Высочество приказалъ: Капитанъ-Лейтенантамъ Соколову и Веселаго, составивъ краткое обозрѣніе имѣющихся у нихъ матеріаловъ, написать программы предполагаемыхъ ими трудовъ.

Во исполненіе этого повелѣнія, Капитатъ-Лейтенантъ Соколовъ, 6 Марта того-же года, имѣлъ счастіе представить программу исторіи Русскаго флота, слѣдующаго содержанія:

Объяснивъ въ началѣ, что «исторія Русскаго флота—давно желанный предметъ всѣхъ Русскихъ моряковъ—доселѣ разработывалась разными лицами, не всегда къ этому дѣлу призванными, рѣдко уполномоченными и достаточно-приготовленными, разработывалась отрывочно, между другихъ дѣлъ, часто съ другими цѣлями, и что этими обстоятельствами объясняется причина, по которой доселѣ мы неимѣемъ полной исторіи нами любимаго флота»,—онъ сдѣлалъ характеристеческій очеркъ всѣхъ предшествующихъ ему трудовъ по настоящему предмету; перечислилъ все напечатанное имъ въ этомъ родѣ; и, указавъ на

главное изъ собраннаго имъ въ здѣшнихъ морскихъ архивахъ, для будущихъ разработокъ изложилъ программу исторіи Русскаго флота, слѣдующими словами: «Въ исторію Русскаго флота, должны входить, по возможности, всѣ разнообразныя отрасли морскаго искусства: кораблестроеніе, управленіе, артиллерія, укрѣпленія, гавани, доки, законодательство, финансы, и наконецъ самыя событія, военные походы и ученыя экспедиціи, съ объясненіями ихъ причинъ и слѣдствій, обстоятельствъ и личностей. Предварительный обзоръ долженъ очеркивать мѣстность, объяснять средства и надобность содержанія флота въ данныя эпохи. Не распространяясь въ подробностяхъ, замѣчу только, что личный тактъ историка, обиліе и умѣнье пользоваться данными, дадутъ ему свою методу способа изложенія, а великость предмета и участіе къ труду Августѣйшаго Начальника, одушевятъ его.»

Его Высочество, милостиво одобривъ изложенную программу, соизволилъ приказать Капитанъ-Лейтенанту Соколову: *представить подробный планъ предполагаемыхъ имъ работъ.*

Во исполненіе этого повелѣнія, 31 марта того-же года, былъ имъ представленъ планъ предполаемыхъ работъ, заключавшійся въ разработкѣ одного изъ важнѣйшихъ событій исторіи нашего флота: войнахъ 1787-91 годовъ со Шведами и Турціею. Разработавъ уже всѣ источники здѣшнихъ морскихъ архивовъ по настоящему предмету, и нѣкоторыя части уже обнародовавъ (въ Морскомъ Сборникѣ), онъ просилъ, для продолженія работъ, доступа въ архивы Черноморскихъ портовъ, Государственнаго въ Москвѣ и Главнаго Штаба Е. И. В. въ С. Петербургѣ. Слѣдствіемъ этого, была шестимѣсячная командировка его въ военные порты Чернаго моря, Севастополь и Николаевъ, и въ Москву, въ продолженіе которой собраны и отчасти разработаны всѣ источники черноморскихъ архивовъ, относящіеся до войны съ Турціею 1787-91 годовъ; разобраны,



со сдѣланными извлеченіями, дѣла тѣхъ-же архивовъ съ самаго начала черноморскаго флота 1769 года, по начало настоящаго столѣтія; прослѣжена, и частію тоже разработана, вся ученая и гидрографическая дѣятельность по новѣйшее время; и осмотрѣнъ, въ морскомъ отношеніи, Московскій Главный архивъ Министерства Иностранныхъ дѣлъ.

Капитанъ-Лейтенантъ Веселаго, 19-го Іюня того-же 1853 года, представилъ слѣдующія, главныя черты своего взгляда на предстоящіе историческіе труды, «въ томъ предположеніи, что если въ этомъ взглядѣ найдутся ошибочныя мысли, то онѣ могутъ быть исправлены въ самомъ сочиненіи.»

«Не придавая умышленной важности флоту и не унижая предъ нимъ другія части, можно съ увѣренностію сказать, что нѣтъ ни одной частной исторіи, которыя обнимала бы столько отдѣльныхъ, безконечно-разнообразныхъ отраслей наукъ, искусствъ, ремеслъ и занятій, сколько обнимаетъ ихъ Исторія флота. Начиная отъ разведенія конопли, сохраненія лѣсовъ и добыванія смолы, до горно-заводской промышленности, сложныхъ химическихъ процессовъ, высшихъ задачь астрономіи и рѣшенія запутаннѣйшихъ дипломатическихъ вопросовъ—все болѣе или менѣе имѣетъ отношеніе къ процвѣтанію и упадку морскихъ силъ Государства,—и потому все въ большей или меньшей степени должно входить въ исторію флота.

«Историческому изложенію, за какой-нибудь данный періодъ, долженъ предшествовать, краткій въ словахъ, но полный на дѣлѣ, очеркъ современнаго географическаго и политическаго состоянія Россіи, заключающій преимущественно то, что имѣетъ связь съ морскимъ дѣломъ. Въ этомъ очеркѣ должно опредѣлить истинное значеніе флота въ данное время, то есть, показать былъ ли онъ дѣйствительно необходимъ, или только служилъ второстепеннымъ пособіемъ военнымъ силамъ Государства; указать, также, всѣ матеріальныя и нравственныя силы Государ-

ства, способствующія усовершенствованію флота, и всѣ причины, клонившія его къ упадку.

«Существеннымъ основаніемъ и главной исходной точкой историческаго изложенія, долженъ быть сборъ важныхъ для флота статистическихъ данныхъ за разные, болѣе замѣчательные моменты описываемаго періода. Эти данныя должны содержать, по возможности полныя численныя подробности обо всемъ, касающемся строенія и снабженія портовъ и флотовъ, а также состоянія и положенія служащихъ на немъ. Не менѣе важнымъ матеріаломъ должно служить историческое изученіе современнаго состоянія и постепеннаго усовершенствованія морскаго законодательства, администраціи и всѣхъ собственно морскихъ и прикосновенныхъ къ морскому дѣлу наукъ и ремеслъ, не только у насъ, но и у тѣхъ морскихъ державъ, которыя служили намъ образцами для подражанія и давали учителей по разнымъ отраслямъ мроскаго дѣла. При этомъ не должно упускать изъ виду образъ воспитанія, ученія, и познанія всѣхъ чиновъ флота.

«Важную сторону историческаго труда составитъ изученіе личныхъ характеровъ, свойствъ и отношеній главныхъ и второстепенныхъ дѣятелей флота и разборъ важнѣйшихъ частныхъ обстоятельствъ, имѣвшихъ вліяніе на флотъ. Однимъ словомъ, историкъ обязанъ показать читателю: *чѣмъ* бы при данныхъ средствахъ *могъ быть* флотъ въ извѣстное время, и также *чѣмъ* онъ *дѣйствительно* былъ, представляя при этомъ на видъ и вѣроятныя причины какъ совершенствованія, такъ и упадка флота.

«При такомъ предварительномъ приготовленіи матеріаловъ, историческій разсказъ о военныхъ и мирныхъ дѣйствіяхъ флота, представится какъ общій выводъ его матеріальнаго, научнаго и нравственнаго состоянія и какъ окончательная, высокая цѣль служенія флота Государю и Отечеству. Въ этомъ разсказѣ со-



средоточится вся занимательность сочиненія и, естественно, ему будетъ принадлежать самое видное мѣсто въ картинѣ.

«Относительно духа изложенія, историку необходимо руководствоваться строгою справедливостію и выставлять откровенно свѣтлыя и темныя стороны предметовъ. Подробный разборъ бывшихъ удачь и ошибокъ, съ указаніемъ вѣроятныхъ причинъ ихъ, даже и при неискустномъ изложеніи, можетъ представить для читателей-моряковъ много примѣровъ къ подражанію и будетъ служить лучшимъ предостереженіемъ отъ ошибокъ подобныхъ описаннымъ. Разбирая ошибки, должно, если только этимъ не измѣнится истина, щадить личности дѣятелей и не выставлять ихъ безъ нужды на публичное порицаніе, какъ потому, что историку нѣтъ возможности знать всѣхъ подробностей обстоятельствъ, въ которыхъ находилось лицо, сдѣлавшее ошибку, такъ и потому, что въ осмѣяніи личности частнаго человѣка мало пользы для исторіи. Вобще въ историческомъ трудѣ писателю должно, по возможности, удерживаться отъ своихъ личныхъ взглядовъ и собственныхъ разсужденій, а все объяснять самымъ ходомъ событій, и ставить читателя въ такое положеніе, чтобы онъ смотрѣлъ на предметъ независимо отъ мнѣній автора, и выводилъ заключенія по собственному убѣжденію, а не по теоріи подготовленной за-ранѣе.»

Изложивъ эти мысли объ условіяхъ, которымъ должна удовлетворять исторія Русскаго флота, Г. Веселаго, изъясняетъ что по своимъ служебнымъ занятіямъ, при всемъ желаніи, онъ не имѣетъ возможности осуществить свои предположеніи надъ значительною частію нашей морской исторіи, и долженъ, по необходимости, ограничиться рядомъ отдѣльныхъ ея эпизодовъ, предполагая первымъ изъ нихъ, Средиземскую кампанію Адмирала Сенявина, замѣчательную по личности главнаго дѣствующаго лица, разнообразнымъ политическимъ столкновеніямъ, и особенно, по сношеніямъ съ единовѣрными намъ поморцами

Адріатическаго моря, указывая въ заключеніе на важнѣйшіе для этого эпизода источники въ главномъ морскомъ архивѣ.

Наконецъ, въ декабрѣ 1853 года, Генералъ-Маіоръ А. В. Висковатовъ представилъ слѣдующее донесеніе:

«Вашему Императорскому Высочеству благоугодно было удостоить меня порученіемъ: обработать матеріалы, собранные мною, въ теченіи слишкомъ двадцати пяти лѣтъ, для исторіи Россійскаго флота. Матеріалы эти извлечены: частію изъ архивовъ разныхъ вѣдомствъ, частію изъ печатныхъ источниковъ и рукописныхъ записокъ, а частію изъ изустныхъ и письменныхъ разсказовъ и поясненій особъ, болѣе и менѣе извѣстныхъ въ Русскомъ флотѣ, въ томъ числѣ Адмираловъ: *Сенявина, Грейга* и *Графа Гейдена* и Вице-Адмираловъ: *Пустошкина,* служившаго въ черноморскомъ флотѣ съ 1769 по 1807 годъ; *Данилова,* бывшаго флагъ-капитаномъ при Адмиралѣ Ушаковѣ, во время дѣйствій его противъ Турокъ, при Императрицѣ Екатеринѣ II; *Мессера и Ратманова,* участвовавшихъ въ кампаніи 1798 и 1799 г. на Средиземномъ морѣ.

«Желая исполнить высокую и лестную для меня волю Вашего Императорскаго Высочества, со всѣмъ усердіемъ и возможною полнотою, я занялся приведеніемъ въ послѣдовательный порядокъ имѣющихся у меня свѣдѣній,—въ значительномъ количествѣ почти обработанныхъ,—и нахожу возможнымъ составить по нимъ, съ нѣкоторыми дополненіями изъ архивовъ, *Историческое описаніе начала Русскаго флота,* отъ перваго проявленія въ Россіи мысли Правительства (при Царѣ Михаилѣ Ѳеодоровичѣ) устроить у себя морскую силу, до учрежденія Императоромъ Петромъ Великимъ корабельной верфи въ Воронежѣ, и послѣдовательнаго потомъ *устройства и дѣйствій Русскаго флота на Азовскомъ и Черномъ моряхъ до воцаренія ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ ПАВЛОВИЧА.*



«Этотъ отдѣлъ можетъ быть мною обработанъ и въ доволь-но скоромъ времени, и въ достаточной подробности.

Обработаніе матеріаловъ, собранныхъ мною за разное время объ устройствѣ и дѣйствіяхъ балтійскаго флота, и частію так-же приведенныхъ въ историческій порядокъ, предполагалъ бы я оставить въ настоящемъ ихъ видѣ до окончательнаго составле-нія исторіи первоначальнаго устройства Русскаго флота и со-стоянія его на Азовскомъ и Черномъ моряхъ.»

Такимъ образомъ, всѣ мысли и всѣ дѣйствія, вышеозначенныхъ трехъ лицъ, на которыхъ возложено выполненіе Высочайшей воли о составленіи «Исторіи Русскаго флота», изложены и направ-лены къ одной цѣли, въ одинаковыхъ видахъ, съ одинаковымъ добреніемъ. Остается пожелать этому полезному начинанію, доб-раго успѣха.

НАЗНАЧЕНІЕ НАСЛѢДНИКА ПРЕСТОЛА ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ ПАВЛА ПЕТРОВИЧА ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛОМЪ, И ПРОИСХОДИВШІЯ ПО ЭТОМУ СЛУЧАЮ ТОРЖЕСТВА.

(Изъ дѣлъ Адмиралтействъ-Коллегіи и камеръ-фурьерскихъ журналовъ).

21-го Декабря 1762 года, Государственная Адмиралтействъ-Коллегія получила слѣдующій указъ Правительствующаго Сената:

«Указъ Ея Императорскаго Величества Самодержицы Всероссійской изъ Правительствующаго Сената, Адмиралтейской Коллегіи. Въ Указѣ Ея Императорскаго Величества за под-писаніемъ Собственныя Ея Императорскаго Величества руки, сего декабря 20 дня, въ Сенатъ написали: ревностное и не-

утомленное попеченіе Ея Императорскаго Величества, о пользѣ Государственной, по принадлежащемъ къ ней, между инымъ, цвѣтущемъ состояніи флота Ея Императорскаго Величества, желая купно съ достойнымъ въ томъ подражаніемъ Блаженныя и безсмертныя памяти Дѣду, Ея Императорскаго Величества Государю Императору Петру Великому, вперить еще при нѣжныхъ младенческихъ лѣтахъ во Вселюбезнѣйшаго Сына и Наслѣдника Ея Императорскаго Величества Цесаревича и Великаго Князя Павла Петровича, всемилостивѣйше опредѣляетъ Ея Императорское Величество Его Императорское Высочество въ Генералъ-Адмиралы и повелѣваетъ изъ Сената послать, и послано куда надлежитъ Указы.»

13-го Генваря 1763 года состоялось слѣдующее опредѣленіе Адмиралтействъ-Коллегіи: «Такъ какъ по Морскому Уставу 1720 года положено во флотѣ имѣть три флага, бѣлый, синій и красный и по онымъ флагмановъ; а въ 1721 году, Его Императорское Величество, блаженныя и вѣчно-незабвенныя памяти Государь Императоръ Петръ Великій, имяннымъ указомъ повелѣлъ: Генералъ-Адмиралу Графу Апраксину дать Кейзеръ-флагъ, который онъ и имѣлъ; а 20 числа декабря прошлаго 1762 года, Ея Императорское Величество Всемилостивѣйшая Государыня Вселюбезнѣйшаго Сына и Наслѣдника Его Императорскаго Высочества Цесаревича и Великаго Князя Павла Петровича соизволила опредѣлить въ Генералъ-Адмиралы, Приказали: Его Императорскому Высочеству, по чину Генералъ-Адмирала, сдѣлать немедленно Кейзеръ флагъ тафтяной, съ флагштокомъ, выкрася оный краскою зеленою, а яблоко рѣзное вызолотить; и потребные на то матеріалы, чего на лицо нѣтъ, купить въ Подрядной Конторѣ, изъ отпущенныхъ на мелочные расходы денегъ; о чемъ въ оную контору послать указъ; и по сдѣланіи, для поднесенія Его Императорскому



Высочеству, послать въ Москву, къ Господину Адмиралу и Кавалеру Ивану Лукьяновичу Талызину.»

29-го Iюня того же года, въ день тезоименитства Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала Павла Петровича происходила слѣдующая церемонiя. (*) «Всѣ знатные обоего пола особы и всѣ флагманы съ морскими штабъ и оберъ-офицерами, поутру въ 11-мъ часу, собрались въ покояхъ Его Императорскаго Высочества, для принесенiя нижайшаго своего поздравленiя. Въ то же время члены Адмиралтейской Коллегiи Его Императорскому Высочеству, яко своему Генералъ-Адмиралу, въ сходственность Морскаго Устава, поднесли бѣлый флагъ съ синимъ Андреевымъ крестомъ. И какъ Ея Императорское Высочество Всемилостивѣйше объявить соизволила Высочайше свое благоволенiе о шествiи къ литургiи въ Петропавловскiй Соборъ на шлюпкѣ, подъ штандартомъ, то и Его Императорскому Высочеству, яко Генералъ-Адмиралу, и прочимъ флагманамъ повелѣла быть на шлюпкахъ, подъ своими флагами. Какъ скоро сiе Высочайшее повелѣнiе послѣдовало, то флагманы изъ дома Ея Императорскаго Величества пошли на свои шлюпки и подняли флаги по рангамъ своимъ, начиная съ младшихъ; потомъ Его Императорское Высочество изволилъ прибыть на пристань къ своей шлюпкѣ и, приказавъ поднять флагъ поднесенный отъ Адмиралтейской Коллегiи, съ прочими флагманами и морскими штабъ и оберъ-офицерами дожидался пришествiя Ея Императорскаго Величества.

«Какъ Ея Императорское Величество изволила прибыть къ пристани, то Его Императорское Высочество, яко Генералъ-Адмиралъ и командиръ флотовъ, далъ знакъ, чтобъ опустили на всѣхъ шлюпкахъ флаги; потомъ, когда Ея Императорское Величество изволила сѣсть въ шлюпку и Его Императорскому

(*) Камеръ-фурьерскiе журналы 1763.

Высочеству приказала быть при Себѣ, тогда, по повелѣнію Его Высочества на шлюпкахъ подняли паки флаги; когда же Ея Императорскаго Величества, по приказу Генералъ-Адмирала, черезъ контръ-адмирала Алексѣя Ивановича Нагаева, который былъ на шлюпкѣ Ея Величества за Квартирмейстера, поднятъ былъ штандартъ, тогда на всѣхъ шлюпкахъ вдругъ опустили флаги.

«По отдаленіи отъ пристани шлюпки Ея Иператорскаго Величества подняли по прежнему на всѣхъ шлюпкахъ флаги, и напередъ пошла шлюпка Его Императорскаго Высочества, на которой былъ членъ Адмиралтейской Коллегіи, Генералъ-Лейтенантъ и камергеръ Графъ Иванъ Григорьевичъ Чернышевъ, яко флагманъ, въ силу Морскаго Устава, при Генералъ-Адмиралѣ; за нимъ Контръ-Адмиралъ Ѳедоръ Сергѣевичь Милославскій на шлюпкѣ, подъ своимъ флагомъ; потомъ изволила шествовать Ея Императорское Величество; позади Контръ-Адмиралъ Семенъ Ивановичь Мордвиновъ, каждый на особливой шлюпкѣ и подъ своимъ флагомъ; а наконецъ знатныя особы и прочіе морскіе офицеры.

«По прохожденіи Ея Императорскаго Величества мимо яхтъ и галеры, постановленныхъ на Невѣ рѣкѣ, противъ лѣтняго дома, спущены были со всѣхъ вымпелы и кричали ура по 11 разъ, на которую салютацію Ея Императорское Величество изъ Своей шлюпки всемилостивѣйше указать соизволила отвѣтствовать кричаніемъ по три раза ура! Потомъ выпалено изъ всѣхъ пушекъ, что учинено также съ города и Адмиралтейства, какъ скоро усмотрѣнъ штандартъ....

«...По входѣ Ея Величества въ соборную церковь началась Божественная литургія и отправленъ благодарственный молебенъ, при вторичной пушечной пальбѣ съ крѣпости и Адмиралтейства такожъ и съ яхтъ и съ галеры, кои разными флагами раздвѣчены были. По выходѣ изъ церкви Ея Императорское Вели-

*



чество изволила Высочайшаго Своего присутствія удостоить господина Оберъ-Коменданта, въ его комендантскомъ домѣ. Ея Величеству отъ вице-адмирала Мордвинова поднесенъ былъ кейзеръ-флагъ, заключающій въ себѣ цвѣты всѣхъ флаговъ Россійскихъ, который Ея Императорское Величество соизволила пожаловать Его Императорскому Высочеству. Оный поднятъ былъ на шлюпкѣ Его Высочесва въ шествіи назадъ отъ города до лѣтняго дома; при семъ обратномъ походѣ салютація, какъ съ обѣихъ крѣпостей, такъ съ яхтъ и съ галеры, чинена была равная противъ прежней.

«18-го Іюля Ея Императорское Величество послѣ стола, съ немалою Своего Императорскаго Двора свитою, предпріять изволила шествіе изъ Петергофа въ Кронштадтъ, что и совершить сего жъ числа пополудни въ 5-мъ часу соизволила.

«Изъ Момплезира, Ея Величество изволила до канавы, что отъ гавани, и по канавѣ проходить со всею свитою пѣшкомъ; а въ прибытіе къ гавани изволила на морскую яхту, называемую *Санктъ-Андрей*, переправиться въ шлюпкѣ, на которой благополучно къ Кронштадтской крѣпости, въ 9-мъ часу, прибыть соизволила. Изъ яхты изволила сѣсть на придворную шлюпку, и подъ штандартомъ прибыть къ состоящей близь Дворца пристани, у которой при играніи на трубахъ съ политаврами, встрѣтилъ Ея Императорское Величество Его Высочество Государь Цесаревичь и Великій Князь Павелъ Петровичь своего морскаго штата съ Генералитетомъ, такожъ штабъ и оберъ-офицерами; при чемъ производилась съ крѣпостей Кронштадтской, Кроншлотской, и съ цитадели отъ всѣхъ портовъ неумолкаемая пушечная и троекратно бѣглымъ огнемъ пальба.

«19-го числа, въ субботу, поутру въ 10-мъ часу, Ея Императорское Величество изъ внутреннихъ своихъ комнатъ изволила имѣть выходъ и смотрѣть мѣстоположеніе Кронштадта и каналовъ. А по прибытіи во Дворецъ изволила кушать обѣ-

денное кушанье съ находившимися въ свитѣ Ея Императорскаго Величества кавалерами, дамами и фрейлинами, и штата Его Высочества съ Генералитетами, до Капитана-Командора. А послѣ стола обѣденнаго кушанья вторичный изволила имѣть выходъ съ Его Высочествомъ, такожъ съ кавалерами и дамами, въ Кронштадтскую крѣпость, гдѣ для прибытія Ея Императорскаго Величества и Его Императорскаго Высочества и по отсутствіи оттуда производилась пушечная пальба; потомъ изволила быть на состоящемъ въ канавѣ *Димитрія Ростовскаго* кораблѣ, а изъ корабля проѣзжать изволила къ каналу, гдѣ починиваются корабли и разныя морскія суда, въ который впускается и выливается вода машинами; потомъ изволила быть въ Адмиралтейскомъ Кронштадскомъ дворѣ, для смотрѣнія работъ и принадлежащихъ до Адмиралтейства матеріаловъ; откуда изволила возвратиться во Дворецъ...

«20-го числа, въ Воскресенье, въ 11-мъ часу, Ея Императорское Величество и Его Императорское Высочество Государь Цесаревичь и Великій Князь Павелъ Петровичь изволили имѣть выходъ въ церковь Богоявленія Господня и слушать Божественную литургію; по окончаніи литургіи изволила возвратиться во Дворецъ. Послѣ стола соизволила побыть нѣкоторое время въ Императорскомъ своемъ Кронштадтскомъ домѣ и предпріять возвратное шествіе въ Петергофскій Домъ, что и совершить изволила сего жъ числа, пополудни въ 4-ре часа. Ея Императорское Величество изволила шествовать изъ своихъ чертоговъ прямо къ пристани, въ провожаніи штатомъ Его Высочества Государя Цесаревича, отъ флота Генералитетомъ, штабъ и оберъ офицерами, при собраніи не малочисленнаго народа; потомъ, сѣдши на пріуготовленную шлюпку, изволила отъ пристани шествовать въ военную корабельную гавань и смотрѣть положенія оной и въ ней состоящихъ военныхъ кораблей, въ которое время на каждомъ кораблѣ играно на трубахъ, съ



боемъ въ политавры, и производилась пушечная пальба. Отъ военной гавани Ея Величество изволила въ шлюпкѣ жъ проѣзжать къ Англійскому фрегату, на которомъ изволила быть и смотрѣть положенія онаго архитектуры; откуда изволила возвратиться и прибыть на Свою морскую яхту, называемую *Санктъ-Андрей*, и, сѣдъ на оную, подъ знакомъ штандарта, соизволила путешествовать; при чемъ производилась съ крѣпостей Кронштадтской, Кроншлотской, и съ цитадели, такожъ и изъ сухопутныхъ баттарей неумолкаемо пушечная пальба и колокольный звонъ.»

—

По поводу статьи А. П. Соколова: «Собраніе русскихъ, мѣстныхъ морскихъ словъ(*)

Всѣ любящіе науку русскаго слова и морскаго дѣла конечно признательны А. П. Соколову за высказанную имъ (въ 1-мъ т. Мор. Сбор. 1848) мысль о *русскомъ морскомъ словарѣ*, и за сдѣланное уже имъ собраніе нѣсколькихъ сотъ русскихъ, мѣстныхъ, старинныхъ и малоизвѣстныхъ морскихъ словъ, вошедшихъ и не вошедшихъ въ составъ общаго и областнаго академическихъ словарей. Еще въ 1852 году, странствуя по нашей Миссисипи, по матушкѣ-Волгѣ, и часто слыша тамъ характерическія и понятныя, почти для каждаго Русскаго, названія различныхъ предметовъ, относящихся до лоціи и судоходства Волги, мы убѣдились въ возможности осуществить мысль г. Соколова (конечно не скоро) и упомянули объ этомъ въ запискахъ нашихъ о Волгѣ (Современ. 1853).

(*) Мор. Сб. 1854. № 1.

Многія бурлацкія слова, мѣтко опредѣляющія свойства различныхъ мелей и другихъ предметовъ гидрографіи, вмѣстѣ съ названіями различныхъ частей судна и его вооруженія, могутъ, современемъ, замѣнить соотвѣтствующія имъ иноземныя слова нашей морской терминологіи, введенныя въ нашъ морской языкъ при Петрѣ Великомъ. Великій Петръ, создавая морскія силы въ государствѣ, до Него не имѣвшемъ ихъ, не могъ помышлять о разработкѣ русской морской терминологіи въ то время, когда нужно было и строить флотъ и побѣждать непріятеля. Поэтому весьма естественно, что Онъ заимствовалъ у иностранцевъ готовое и *дѣло*, и *слово*. Но теперь, развитіе нашего морскаго и рѣчнаго судоходства даетъ возможность, съ помощью науки и времени, мало-по-малу, замѣнить англійскіе и голландскіе термины,—тарабарскую грамоту для простаго русскаго человѣка,—словами своими, понятными для русскихъ матросовъ, которые, на основаніи Высочайше утвержденныхъ правилъ о наборѣ рекрутъ во флотъ, будутъ изъ тѣхъ прибрежныхъ губерній, въ которыхъ слова эти употребляются.

Вопросъ, долгое время возбуждавшій ожесточенную, чернильную войну между нашими писателями, о введеніи иностранныхъ словъ въ нашъ языкъ, кажется въ настоящее время не можетъ считаться не рѣшеннымъ. Несомнѣнно теперь, что только тогда должно принять чужеземное слово, когда оно обозначаетъ понятіе или предметъ, несуществовавшій прежде у народа, который принимаетъ это понятіе или этотъ предметъ, и когда самъ народъ вдохновенно не произнесетъ названія этому понятію или предмету, сообразно съ духомъ своего языка.

Въ такомъ случаѣ, рано-ли-поздно-ли, иностранное слово получаетъ право гражданства въ языкѣ другаго народа, несмотря на всѣ усилія мнимыхъ защитниковъ чистоты языка—вытѣснить изъ него слово это, замѣнить его своимъ, *придуманнымъ*. *Мокроступники* и *тихогромники* никогда не достиг-



нутъ своихъ желаній, точно также какъ *рефлектисты, ругинисты, аматеры пассіи, конкретнаго, интимнаго, фривольнаго, тривіальнаго* и проч. и проч. Слово *солдатъ*, напримѣръ, сдѣлалось столь же скоро русскимъ, пустивъ отъ себя: *солдатку, солдатчину, солдатика, солдатеныша* и пр.; сколь легко *индустрія* и *вояжерство* замѣнились *промышленностію* и *путешествіемъ*.

Мы знали одного защитника чистоты русской рѣчи, принадлежавшаго къ той древней партіи, которая нападала на Карамзина за то, что онъ будто бы наводнилъ русскій языкъ иноземщиной и забывала, что до Карамзина языкъ нашъ несравненно болѣе пестрѣлъ чуждыми его духу и совершенно не нужными, иностранными словами. Господинъ Мокроступникъ этотъ (впрочемъ человѣкъ весьма почтенный) требовалъ, между прочимъ, чтобы вмѣсто *реакціи* писали и говорили *воздѣйствіе*, или что-то подобное, и называлъ себя пуристомъ. Странно: защитникъ чистоты русскаго языка... а между тѣмъ—*пуристъ!* (puriste). Отчего же пуристы не *придумали* себѣ русскаго названія?

И такъ, вмѣсто того, чтобы *придумывать* мнимо-русскія слова, будемъ лучше *прислушиваться* къ говору народа: самъ народъ инстинктивно защищаетъ свой языкъ отъ введенія иностранныхъ словъ въ него; выработавъ какое либо новое понятіе, усвоивъ себѣ какой либо предметъ, онъ самъ изобрѣтетъ и названія имъ. Какъ изобрѣтетъ—это тайна генія языка, это дѣло народнаго вдохновенія, если можно такъ выразиться.

Языкъ каждаго народа сильно противится нашествію иностранныхъ словъ на свои владѣнія: или вовсе отвергаетъ слова эти, или коверкаетъ ихъ, стараясь подчинить своимъ законамъ. Но русскій языкъ, едва-ли не болѣе всѣхъ, не терпитъ чужихъ словъ и часто переводитъ ихъ на другія слова свои, по созвучію. Такъ напримѣръ, матросы наши, на вопросъ: гдѣ они

нынѣ плавали? отвѣчаютъ: *у Лисьихъ норъ* (Гельсиноръ), а Копенгагенъ называютъ *Купи-Гаванью* т. е. гаванью гдѣ можно кое-что дешево купить. Кто безъ историко-филологическихъ розысканій узнаетъ, что *Козловъ* (Эвпаторія) есть испорченное татарское *Гузлевъ, Кызлевъ*? Кто въ чисто русскихъ названіяхъ нѣкоторыхъ деревень Петербургской губерніи, какъ напримѣръ: *Мартышкино, Заполье* и проч. будетъ подозрѣвать финскія названія, передѣланныя на русскій ладъ, какъ доказалъ это профессоръ Куторга? (*)

Постепенное введеніе русскихъ словъ въ нашу морскую терминологію облегчитъ для матроса изученіе снастей и прочихъ предметовъ вооруженія судна. До сихъ поръ наши иностранные морскіе термины составляютъ весьма важное затрудненіе къ быстрому знакомству новобранца съ морскимъ дѣломъ.

Обращаясь къ статьѣ А. П. Соколова, мы должны замѣтить, что слово: *паузиться,* приведенное имъ изъ записокъ нашихъ о Волгѣ (Современникъ, 1853 г.) значитъ *сгружаться, сбавлять грузъ*, а не *грузиться*, какъ перевелъ его г. Соколовъ. *Паузокъ* есть судно, служащее собственно для сбавки груза съ другихъ судовъ (у французовъ такое судно называется *allége*,

---

(*) Въ статьѣ: О *финскомъ элементѣ въ С. Петербургской Губерніи*, читанной С. С. Куторгою въ *годичномъ* собраніи И. Р. Географическаго общества, 1853 года.....«къ югу отъ Гостилицъ есть деревня и приходъ финскій, который на всѣхъ картахъ и въ устахъ окружающихъ русскихъ зовется *Жеребята*, а въ книгѣ пастора онъ значится по фински: *Serebetha*... Названіе деревни *Lüsilae*... передѣлалось по русскому созвучію въ *Лысцово*; другое *Lusilä*—въ *Лисино*. Къ югу отъ Гатчины—*Sapela* передѣлано въ *Заполье*. Даже *Мартышкино* есть переводъ *Tiirisma* (отъ *turja*—отдаленная страна)! Въ Петербургской губерніи много названій деревень: *Козлово*. Каково же было мое удивленіе, когда я нашелъ въ нихъ Эстовъ, которые по своему зовутъ деревню: *Kässälä* (крюкъ урыбачьихъ сѣтей)!» *Вѣст. Геогр. общ. 1853, кн. 6.*



у англичанъ *Lighter*—плашкоутъ; отсюда глаголъ: *allеger, to lighten*—облегчать, *паузиться. Словарь Морск. словъ и рѣченій, В. Шульца.*) На Волгѣ суда *паузятся* при проходѣ черезъ мели.

Желаніе наше представить собраніе бурлацкихъ словъ, записанныхъ нами на Волгѣ, предупреждено гг. Небольсинымъ и Соколовымъ. Намъ остается привести здѣсь слова, ими не записанныя. Вотъ онѣ:

Баракъ—оврагъ, балка.

Бъгъ—блокъ шкентель у шлюпочныхъ вантъ.

Глубина—фарватеръ.

Дерево—мачта.

Жидкій песокъ—проносный, подвижной песокъ на днѣ.

Завозня—шлюпка, завозящая якорь (тоже *якорь завозенный*: Зап. Гидр. Д–та, т. 10–й).

Заторъ—ледяная плотина, образующаяся поперегъ рѣки, весною; когда вскрытіе рѣки бываетъ не *дружное* т. е. въ верховьяхъ ея ломаетъ ледъ прежде нежели въ низовьяхъ, то льдины, несущіяся сверху, останавливаются у нетронувшагося еще льда, забиваются подъ него и образуютъ плотину до самаго дна рѣки (*).

Калитка—блокъ (по областному словарю: *фортка* и *лепешка* съ творогомъ или кашей).

Коренное дерево—гротъ мачта.

Коренной парусъ—гротъ.

Красная доска—верхній поясъ наружной обшивки: *ошвы* (см. это слово у гг. Небольсина и Соколова)

Манежъ—шпиль, воротъ.

(*) Слово это въ областномъ словарѣ объяснено такъ: *Заторъ*—ледъ, при вскрытіи рѣки нанесенный въ одно мѣсто и ломающійся отъ напору новыхъ льдинъ.

Манишка—береговая отмель (Даль: «Небывалое въ быломъ и былое въ небываломъ»).

Наметка—лотъ, или футштокъ для промѣра глубины (въ областномъ словарѣ слово это имѣетъ другія значенія).

Наметывать—промѣривать.

Наметчикъ—лотовый.

Огнева—пароходъ (по словамъ бурлаковъ, огнева родная сестра *чортовой кобылѣ*, т. е. паровозу).

Ошивина—шкаторина.

Пасынки—надставки надъ гротъ-мачтою, въ родѣ стеньги.

Подача—шлюпка, подающая перлинь отъ завозеннаго якоря, тоже что *завозня* (см. выше). Тоже и самый перлинь (Зап. Гидр. Дта, т. 7-й).

Идти подачею—тянуться по завозу.

Подтелины—клямсы.

Стремленіе—главная струя теченія на фарватерѣ.

Сухая вода—въ противоположность *жирной, сочной* или *живой, свѣжей* водѣ (см. слова эти въ Зап. Гид. Дта, томы 3 и 7-й).

Табакъ! произносится намѣтчикомъ когда промѣрный футштокъ коснулся дна (въ противоположность слову: *маячитъ*—проноситъ, см. Зап. Гидр. Дта) Слово это кажется шведскаго происхожденія и есть испорченное *tillbacka*-назадъ. Мы допускаемъ эту догадку на томъ основаніи, что одними изъ первыхъ шкиперовъ волжскихъ пароходовъ были Шведы и волжскія бурлаки заимствовали отъ нихъ нѣсколько словъ, которыя передѣлали по своему, подобно тому какъ финское *Lusilä* превратилось въ Лисино, а татарское *Кызлевъ* въ Козловъ. Такъ напримѣръ, на волжскихъ пароходахъ говорятъ: *пусти*—вмѣсто *full speed; отдернь*—вмѣсто *back turn, Ско-ра*-вмѣсто *hower-on; стой*-вмѣсто *stop* и т. п. (см. Замѣтки о волжскихъ бурлакахъ, П. И Небольсина).



Хомуты—желѣзныя кницы, связывающія бимсы съ *бархотною* обшивкою (см. это слово у гг. Небольсина и Соколова). Слово хомутъ имѣетъ многія другія значенія на языкѣ бѣломорскихъ и каспійскихъ мореходовъ (Зап. Гид. Дта; томы 6 и 7-й).

Ярь—илъ съ пескомъ. Въ Зап. Гидр. Дта, въ 3 томѣ, есть *яръ*—крутой берегъ, по бѣломорски *крутикъ*.

Упомянемъ еще о *бѣломорскомъ словѣ*:

Станикъ—слово это, кажется еще никѣмъ не записанное, имѣетъ одинаковое значеніе съ *лудою* (см. Зап. Гидр. Дта: Собраніе бѣломорскихъ словъ).

Слова необъясненныя:

Въ статьяхъ г. Небольсина о Волгѣ встрѣчаемъ, между прочимъ, еще слѣдующія бурлацкія слова, къ сожалѣнію необъясненныя: *лежни*, *потопчины*, (*) *кресла*, сниматься съ мели: *неволей*, *свайкой*, *чиченемъ*. Также мы слышали на Волгѣ бурлацкую пѣсню, въ которой есть слово морталипка:

Марталипка, воръ (**) не русскій,
Построилъ корабль русскій, и проч.

Мы не имѣли времени спросить у пѣвцовъ, кто этотъ морталипка, но весьма желательно было бы, чтобы люди знакомые съ бурлацкимъ языкомъ объяснили, какъ это слово, такъ и вышеприведенныя и записали всѣ слова волжскаго судоходства-какъ матеріалъ для будущаго русскаго морскаго словаря.

Нѣкоторыя бурлацкія названія стоячаго такелажа:

Въ Зап. Гидр. Дта есть слова: *ложки*, *пишны ложки*. Пополняемъ ихъ слѣдующими:

(*) Въ областномъ словарѣ: *потопчинникъ*—тесъ для крышъ и других домашнихъ подѣлокъ.

(**) Лихой, смѣтливый человѣкъ.

Красны ложки—послѣднія ванты (первыя отъ носу).

Шкадроны ложки—фордуны.

Мантаря—первыя ванты (отъ кормы).

Базанна—штагъ.

Правила—брасы. (*Правило*-румпель).

Названія вѣтровъ по русскому компасу:

Полуночникъ—N.

Крестовикъ (?)—NW.

Моряна (балтійское: дующій съ моря)—W(есть въ Зап. Гид. Дта).

Мокрянинъ—ZW(вѣтеръ этотъ по большей части приноситъ дождь въ Балт. морѣ. Есть въ Зап. Гидр. Дта).

Полуденникъ—Z (есть въ Зап. Гидр. Дта).

Зимникъ—ZO (дующій преимущественно зимою; есть въ Зап. Гидр. Дта).

Восходникъ—O.

Полуполуночникъ—NO.

Олонецкій(?)—попутный.

Лобовикъ—противный.

В. Мельницкій.



ПРОДОЛЖЕНІЕ УКАЗАНІЯ НА БЛИЖАЙШІЕ КОРНИ ЕЩЕ НѢКОТОРЫХЪ НЕОБЪЯСНЕННЫХЪ, КАКЪ СУЩЕСТВУЮЩИХЪ, ТАКЪ И ВЫШЕДШИХЪ ИЗЪ УПОТРЕБЛЕНІЯ, МОРСКИХЪ СЛОВЪ.

Бастіонъ, фр., нѣм. и англ. *bastion*, нѣм. *Bastei*, ит. *bastione*, съ ст. фр. *bastir*, фр. *batir*—строить, основывать; фр. слова: *bastide*—мыза, дача, *bastille*—замокъ, того же корня.

Бассейнъ, ит. *bacino*, фр. и нѣм. *Bassin*, англ. *basin* —тазъ, чаша, водоемъ, прудъ.

Бикгедъ, съ англ. *beak-head; beak*—кончикъ, вершина, клювъ, птичій носъ, носъ (корабля), *head*—голова, носъ (корабля), фр. *coltis*.

Буравъ, по Рейфу, съ нѣм. *Bohrer, Bohr;* голл. *boor*, шв. *bärr*, дат. *bore*, англ. *auger, wimble*, фр. *tarière* (напарье), *vrille, foret*, ит. *verrina, verrugio*, исп. и порт. *verrumna, trado*—свѣрло; англо-сакс. *borian*, нѣм. *bohren*, англ. *to bore*, шв. *bora*, дат. *bore*, исп. *barrenar*, лат. яз. средн. вѣк. *bironare*—сверлить (исл. *boru*—дира, фр. *burin* —грабштихъ, резецъ). По Швенку, съ лат. *forare*—просверливать, проверчивать, диру дѣлать, отъ гр. *πείραν*—сверлить; *πέρειν*—двигать, спѣшить, проникать, проницать, въ смыслѣ продолжительнаго и постояннаго движенія впередъ. Слово *напарье*, по Рейфу, отъ корня *прати* (переть, напирать).

Бурунъ, по Рейфу, съ тур. *бурунъ*—мысъ, вѣроятно въ предположеніи, что море сильнѣе разсыпается (розсыпъ) у мысовъ; нѣм. *Brandung* (*Brand*—горѣніе, жженіе, пожаръ, отъ *brausen*—шумѣть, *brauen*—варить, *braten*—жарить, ибо первоначально слово *Brand* означало шумъ (*das Brausen*),

дребезжаніе, трещаніе (*das Prasseln*) огня, а не самый огонь, голл. *branding*, *barning* шв. *bränning*, дат. *braenninger*, англ. *breakers* (*to break*—разбивать), фр. *brisans* (*briser*—ломать), ит. *rompimento del mare* (*rompere*—ломать), *frangenti* (*frangia*—бахрома), исп. *rompimiento del mar*, порт. *mar da costa*.

Валъ (крѣпостной), съ нѣм. *Wall* (англо-сакс. *wal*, *weal*, англ. *wall*—стѣна), отъ лат. *vallum*—окопъ, осыпь, часто колъ около лагеря, около города.

Гакъ, голл. *haak*, нѣм. *Haken*, англ. *hook* (фр. *croc*, ит. *uncino*), англо-сакс. *hoc*, *hooc*, *haeca;* англо-сакс. *haccan*—ударять, рубить, изрубить, разсѣкать, нѣм. *hakken*—прицѣплять, зацѣплять, поддѣвать (фр. *hache*—топоръ, *hacher*—рубить, изрубать).

Галера, Галеасъ, Галіотъ, Галіонъ, съ ит. *galea*, *galeazza*, *galeone galeotta*, *galera*, весьма спорнаго—между Ларраменди, Габіе, Пигафетти и Жалемъ—корня. Замѣтимъ здѣсь только (подробный разборъ этихъ словъ потребовалъ бы слишкомъ много мѣста), что ит. слова: *gallare*, *gallegiare*—плыть, плавать, всплывать, и лат. *gaulus*—круглое водоходное судно (Лат. Росс. лекс. Кронеберга, 1834 г.), ни кѣмъ изъ этихъ ученыхъ не приведены.

Галсъ-клампъ, съ шв. или нѣм. *Halsklamp*—чеcтра, отъ *Hals*—шея, и *Klampe*—планка, въ смыслѣ вставной планки въ бортѣ судна для прохожденія галса; голл., нѣм., шв. и дат. *halsgat* (галсовая дира), англ. *hole of the chess-tree*, фр. *trou d'amure*, ит. *pertuso della mura*, исп. *gruera de la amura*, порт. *buraco da amura*.

Галунъ, ит. *gallone*, фр. и голл. *galon*, англ. *lace*, нѣм. *Galone*, *Tresse*, *Borte*—позументъ, съ ит. *gala*—праздничный нарядъ, *galante*—милый, чистый, опрятный, пригожій, въ смыслѣ украшенія.



Гигрометръ, англ. и нѣм. *Hygrometer*, фр. *hygromètre*, ит. *igrometro*—влагомѣръ, съ гр. *ὑγρὸς*—сырой, влажный, и *μετρης*—мѣритель, въ смыслѣ орудія, показывающаго степень сырости воздуха.

Гласисъ, фр., англ. и нѣм. *Glacis*, съ лат. яз. средн. вѣк. *glatia*, отъ герм. *glatt*—гладкій, ровный, въ смыслѣ ровной и гладкой отлогости или покатости.

Гликоборгъ. Въ Зап. Гидр. Деп. Т. X, стр. 728, въ статьѣ: «Новый документъ о ботикѣ—дѣдушкѣ.» находимъ на докладѣ Петру Великому: «поправлять ли старыя краски на ботикѣ?» отвѣтъ Государя: «поправлять, кромѣ шкигеля и гликоборга.» Это обстоятельство можетъ нѣкоторымъ образомъ служить ключемъ, какъ къ объясненію значенія слова *гликоборгъ*, такъ и къ отысканію его корня. Что именно не приказывалъ Петръ Великій перекрашивать? Вѣроятно какую нибудь дорогую живопись. И если это справедливо, то извѣстно что живопись находится на ботикѣ только на кормѣ (*шкигель*, *шпигель*—кормовой навѣсъ), вокругъ кормы и по наружной ея сторонѣ, т. е. по кормовымъ сѣткамъ.

Основываясь на этомъ, указываемъ на слѣдующіе корни, довольно близкіе къ слову *гликоборгъ*: нѣм. *Gilling*—подзоръ въ кормовой части судна, и голл. *gillingen aan de vertuining*—уступы въ видѣ украшенія на бортахъ кормы и носа. Слова же: голл. *klik aan't roer*—перо у руля; голл. *klik aan de voorsteven*—баксовая штука; голл. *klink*—заклепка, *klinken*—заклепать гвоздь или болтъ; шв. *klinkert*—гребное судно, которое обшито кромка на кромку, и наконецъ нѣм. *Klinkerwerk*—судовая обшивка кромка на кромку—хотя и близки къ слову *гликоборгъ*, но по непримѣнимости ихъ значенія къ упомянутой части судна, не могутъ быть признаны корнями. Послѣдніе два корня, хотя и наиболѣе подходятъ къ слову *гли-*

коборгъ, однакожъ также не могутъ быть приняты, ибо ботикъ имѣетъ сплошной наборъ и обшитъ мѣдью (*).

Голетъ, ст. фр. *goualette, gouelette* фр. *goelètte*, ит. *goeletta, goletta*, исп. *goeleta*, англ. и шв. *scooner*, англ. и нѣм. *Schooner*, нѣм. *Schuner*, голл. *schoener*, дат. *skooner*, исп. и порт. *scuna*. По Жалю, корень слова «голетъ», съ фр. *goëland, goëlan, goilan*, бретонск. *gwelen*—морская чайка, отъ цельт. *gwela*—плакать, ибо крикъ сей птицы похожъ на плачь. По изысканіямъ же Жаля, это слово возникло только въ XVIII столѣтіи, ибо оно не находится въ словаряхъ Дероша (1687) и Обена (1702), а встрѣчается въ первый разъ въ словарѣ Саверіена въ 1781 году и въ энциклопедіи 1786 года. Ит. *golleta* (съ ит. *gola*, отъ лат. *gula*—горло, глотка), фр. *goulet*—узскій входъ въ гавань, неимѣютъ ничего общаго съ корнемъ слова: голетъ.

Голъ, голл. *hol van't schip* отъ *hol*—пустота, пустой, порожній; англ. *hull of a ship*, отъ *hull*—шелуха, скорлупа, стручёкъ, корпусъ или кузовъ корабля; нѣм. *hohl*—пустой, вогнутый, *Höhle*—впадина, пещера. Въ лексиконѣ Рейфа, слово *голъ* находится въ числѣ словъ, происходящихъ отъ: *голый, голо, голь*: «голъ—*corps, carcasse*, голъ корабельный—*le corps d'un vaisseau*.»

Горизонтъ, фр., англ., голл. и лат. *horizon*, голл.

(*) Въ Сынѣ Отечества за 1833 годъ, въ № XXIV, на стр. 120-ой, въ статьѣ: «Ботикъ Петра Великаго» находимъ: «..... съ ботикомъ, гдѣ оный (въ 1723 году), для прочности, былъ снаружи весь обшитъ мѣдью.» И такъ въ Россіи ботикъ былъ обшитъ мѣдью — 35-ю годами ранѣе, чѣмъ сдѣланы были первые опыты мѣдной обшивки въ Англіи (См. въ М. Сб. Т. X, стр. 120, въ статьѣ Ал. Соколова «Археологическія морскія изысканія», отдѣлъ «Металлическая обшивка»). Мы однакожъ должны сказать, что источники, какими авторъ статьи «Ботикъ Петра Великаго» пользовался, не указаны имъ.



gezigteinder, (окончатель зрѣнія), нѣм. *Horizont*, *Gesichtskreis* (кругъ зрѣнія), ит. *orizzonte*—зримый небосклонъ, съ гр. *ὁρίζων, ὁρίζοντος*—окраивающій, ограничивающій, въ смыслѣ границы зрѣнія.

Горнистъ, съ нѣм. *Hornist*, отъ *Horn*—рогъ, рожекъ.

Госпиталь, англ. и нѣм. *Hospital*, фр. *hopital*, ит. *ospitale*, *spedale*, съ лат. яз. средн. вѣк. *hospitale*—страннопріимный домъ, пріютъ, отъ лат. *hospes*—гость, посѣтитель, пріѣзжій.

Градусъ, шв., дат. и нѣм. *Grad*, голл. *graad*, фр. *degré*, англ. *degree*, ит. и исп. *grado*, пор. *grao*, съ лат. *gradus*-ступень, степень, отъ *gradi*-шествовать, идти, ступить.

20 Греко, (*) съ ит. *greco*-нордъ-остъ, нордъ-остовый

(*) Въ М. Сб. Т. VIII, стр. 489, въ статьѣ: «Заднѣпровскіе ита-
льяны» между прочимъ сказано, что Херсонскіе мореплаватели
употребляютъ итальянскія названія румбовъ компаса, какъ напр.
Трамонтана *(N)*, Греко *(NO)*, Левантъ (*O*), и т. д. Мы включили
эти три названія румбовъ въ пастоящую статью, съ объясненi-
емъ ихъ корней, и не считаемъ излишнымъ прибавить здѣсь кор-
ни пяти остальныхъ итальянскихъ названій румбовъ (хотя ихъ
русское правописаніе намъ и неизвѣстно), а именно: *SO* — *Sciroc-
co*, вѣтръ дующій изъ Соріи (*Soria*), что нынѣ Сирія. — *S* — *Ost-
ro*, съ лат. *auster*-полдень. — *SW* — 1) *Libeccio* — вѣтръ дующій
изъ Либіи (*Libia*) въ Африкѣ; 2) *Garbino* — вѣтръ дующій съ ост-
рова Герби, лежащаго близъ береговъ Триполи, и 3) *Africo*-Афри-
канскій — W — *Ponente*-закатъ, заходъ, съ лат. *ponere*-класть, ста-
вить, возлечь на что, *pone*-позади, назади.—*NW* —*Maestro* (см. слово
мастеръ)-главный, господствующій (вѣтръ); фр. *mistral*, *mistraou*,
maëstral (М. Сб. Т. II, стр. 224). Остальные 24 румба у итальян-
цевъ составляются изъ главныхъ восьми, за исключеніемъ румба
ONO, который независимо отъ своего названія *Greco-Levante*, так-
же называется и *Bora* (отъ лат. *Boreas* — Борей, сѣверный или
сѣверовосточный вѣтръ).

вѣтръ, отъ лат. *graecus*-греческій (*Graecia*-Греція), т. е. вѣтръ дующій изъ Греціи.

Гундертвейтъ, съ англ. *hundred-weight*-центнеръ; *hundred* — сто, *weight* — вѣсъ.

Дамижанъ, англ. demijan, фр. *dame-Jeanne* (дама Іоанна) — большая оплетенная бутыль. Это слово пропущено у Жаля. Оно принадлежитъ къ небольшему числу тѣхъ французскихъ морскихъ словъ, которымъ даны женскія собственныя имена; напр: *Sainte Barbe*—Святая Варвара (констапельская); *Marie salope*—грязная Марія (судно или плашкоутъ, въ который вываливается поднятая землечерпательною машиною грязь); *Marguerite*—Маргарита (прибавочные или вспомогательные тали или концы для тяги); *Sainte Helène*—Святая Елена (метеоръ) и т. п.

Девіація, съ англ. и фр. *deviation*-совращеніе, заблужденіе (англ. *to deviate*, фр. *devier*-совращаться, заблуждаться), отъ лат. *de*—отъ, изъ, за, и *via*—дорога, путь, въ смыслѣ отклоненія отъ настоящаго направленія.

Декларація, фр. и англ. *declaration*, ст. фр. *manifeste*, англ. *bill of lading*-объявленіе о товарахъ, имѣющихся на суднѣ, съ фр. *declaration*-объявленіе, доказаніе, *declarer*-объявлять, показывать, отъ лат. *declarare*-объявлять, давать знать, изъяснять; *clarere* — явствовать, ясну быть; *clarus*—ясный, явственный, свѣтлый.

Депутатъ (Депутатскій, Депутація), фр. *député*, англ. *deputy*, нѣм. *Deputirte*, ит. *deputato*, съ лат. *deputare*-назначать, повѣрить счетъ, отъ *de*-отъ, изъ, и *putare*—отсѣчь, мнить, думать, разсуждать о чемъ.

Десантъ, фр. *descente*, англ. *descent*-сошествіе, сходъ, спускъ, высадка, съ фр. *descendre*-сходить, нисходить, спускаться, сходить на берегъ, отъ лат. *descendere*-сходить, низходить.

Джонка, Жонка, фр. *jonque*, ит. *jonco*, вен. *zoncho*, *zonco*, исп. и порт. *junco*, ст. катал. *incho*, англ., шв. и дат. *junk*, голл. *jonk*, нѣм. *Junke*–китайское судно, примѣчательное расположеніемъ мидель-шпангоута, который находится такъ близко къ кормѣ, что разстояніе отъ него до носа судна, составляетъ три четверти всей длины джонки. Отъ мидель-шпангоута къ носу, судно постепенно до того суживается, что ширина носовой части составляетъ половину ширины мидель-шпангоута. Замѣчательно въ исторіи мореплаванія, прибытіе въ первый разъ въ Европу джонки *Ки-инъ* (*) въ 1848 году, на каковой случай выбита была въ Англіи медаль. Съ одной стороны этой медали изображена джонка подъ парусами, съ другой слѣдующая надпись: «Первое Китайское судно, когда-либо прибывшее въ Европу или обогнувшее Мысъ Доброй Надежды. Его размѣры суть: длина 160 ф.; ширина 33 ф.; глубина 16 ф.; вмѣстительность 800 тон.; гротъ-мачта изъ желѣзнаго дерева, 90 ф. длины; паруса сдѣланы изъ крѣпкихъ цыновокъ; гротъ вѣсомъ около 9-и тон.; три якоря сдѣланы изъ желѣзнаго дерева; руль вѣситъ 7 тон.; оно превосходное морское судно, и сдѣлало переходъ изъ Бостона (въ Соедин. Шт.) въ Джерзей въ 21 день. Прибыло въ Англію 27-го марта 1848 года.»

Дейдвудъ, съ англ. *dead-wood*; *dead*-мертвое-*wood* —дерево.

Дипъ-лотъ, съ голл. *dieplod*; *diep*—глубокій, глубина, и *lood*-свинецъ, отвѣсъ, лотъ.. Въ словѣ *лоцманъ* (голл. *loodsman*): *лоц* отъ *loods*-лота (родит. пад.), и *манъ* отъ *man*-человѣкъ, т. е. лотовый человѣкъ, человѣкъ умѣющій обращаться съ лотомъ, и который водитъ суда по лоту.

Дирекція, фр., англ. и нѣм. *Direction*, ит. *direzione*

(*) См. М. Сб. Т. I, стр. 224.

-правленіе, направленіе, съ лат. *directio*-правленіе, управленіе, прямолинейность, отъ *dirigere*-спрямить, выпрямить, распоряжать, управлять, располагать, направлять. Слово *директоръ* того же корня: фр. *directeur*, англ. и нѣм. *Director*, ит. *direttore*.

Диспашеръ, фр. и нѣм. *Dispacheur*, нѣм. *Standrichter* (*Strand*-морской берегъ, *Richter*-судья), англ. *despatcher of averages* (*average*-аварія)—разцѣнщикъ морскихъ убытковъ, т. е. оцѣнщикъ поврежденныхъ застрахованныхъ судовъ и товаровъ, по Рейфу отъ ит. *dispacciare* (фр. *dépêcher*)—отправлять, въ смыслѣ отправленнаго (довѣреннаго) отъ страховаго общества.

Дистанція, фр. и англ. *distance*, нѣм. *Distanz*, ит. *distanza*, съ лат. *distantia* — разстояніе, отстояніе, отдаленность, отъ *de*-отъ, и *stare*-стоять.

Дисциплина, фр. и англ. *discipline*, нѣм. *disciplin*, ит. *disciplina*-наставленіе, исправленіе, благочиніе, съ лат. *disciplina*—наука, наставленіе, наученіе, уставъ, правило, учрежденіе, отъ *discere*—учиться чему, учить что, научиться.

Догръ, голл. *dogger*, *dogger-boot*, *dog-boot*, нѣм. *Dogboot*, шв. *dogerbät*, англ. *dogger-boat*, фр. *dogre*—голландское рыболовное судно, промышляющее на Догеръ-банкѣ.

Документъ, фр., англ. и нѣм. *Document*, ит. *documento*-доказательство, съ лат. *documentum*-доказательство, доводъ, правило, отъ *docere*-учить, обучать, объявлять, увѣдомлять.

Дрифтъ-рейльсы, Дрифтовые карнизы, Дрифтовыя рыбины, съ англ. *drift-rails*; *drift*-наносъ, груда, сила, стремленіе, и *rail*-полоса, брусокъ, перила.

Ефесъ, съ нѣм. *Gefäss*-сосудъ, отъ *fassen*-захватывать, схватывать, въ смыслѣ вещи, которую держатъ рукою, здѣсь: рукоятіе (*ять* — взять, брать, отъ корня *иму*).

Игуменъ (галерн.). Мы находимъ въ словарѣ Шиш-



кова 1795 года: «*гоменъ*, канатъ галернаго якоря. По сходству имени у насъ часто называютъ его *игуменъ*.» Ит. исп. и порт. *gomena*, фр. *gumène*; ит. *gomona* по нынѣ означаетъ канатъ, *gumenetta*-кабельтовъ, перлинь.

Инженеръ, нѣм. и фр. *ingénieur*, англ. *engineer*, ит. *ingegnere*, съ лат. *ingenium*-природное свойство, дарованіе, разумъ, способность, отъ *genius*-геній, духъ, склонность, свойство, нравъ; *genere*-родить, рождать, производить.

Инспекторъ, фр. и голл. *inspecteur*, нѣм. и англ. *inspector*, ит. *inspettore*, съ лат. *inspector*-надзиратель, надсмотрщикъ, отъ *inspectare*-посматривать; заглядывать; *in*-въ, во, на, и *spectare*-смотрѣть, взирать, глядѣть.

Инструментъ, фр., англ., нѣм. и голл. *insturment*, ит. *instrumento*, съ лат. *instrumentum*-орудіе отъ *iustruere*-устроять, учреждать, заводить.

Интендантъ, фр., нѣм. и англ. *intendant*, нѣм. *Verwalter*, англ. *surveyor*-управитель, съ лат. *intendere*-устремлять, направлять, простирать, стараться о чемъ, прилѣжать.

Каботажъ, ит. *cabottaggio* (*navigazione costieria*), фр. и нѣм. *Cabotage*, нѣм. *Küstenfahrt*, голл. *kustvaart*, англ. *coasting-trade*, *coasting*. Слово *каботажъ* — отъ корня: ст. ит. *cabo*, ит. *capo* (отъ лат. *caput*-голова)-мысъ, въ смыслѣ плаванія вдоль берега отъ мыса до мыса; мысы представляли большія препятствія этому роду плаванія.

Кальцезъ, Кальцетъ, съ ит. *calcese*-надѣлка на верху галерной мачты, внутри которой, во вставленные шкивы, проходятъ снасти, отъ лат. *carchesium*-1) коробъ на мачтѣ корабельной, родъ чаши, наподобіе короба, на мачтѣ; 2) шпиль, блокъ или деревянный шестъ для подъема якорей и другихъ тяжестей; вен. *cholzexe*, *choxele*, исп. и порт. *calces*, *calsez*, *garcez*.

Камели, голл., дат. и нѣм. *Kameel*, шв. *kamel*, англ.

camel, фр. *chameau*, ит. *cammello*, исп. и порт. *camello*, съ лат. *camelus*-верблюдъ. Первые камели введены были въ Венеціи въ половинѣ XIV-го столѣтія, и подробно описаны въ одной изъ рукописей Гальванео Фіамма, въ 1340-мъ году, но вышли изъ употребленія, такъ что въ 1697 году венеціянскій священникъ Коронелли, по возвращеніи своемъ изъ путешествія по Голландіи, представилъ адмиралтейству чертежъ *камелей*, какъ вещь новую. А въ 1809 г., когда Французамъ понадобились камели, для вывода линейныхъ кораблей, въ полномъ вооруженіи изъ лагуновъ, то они должны были обратиться къ Голландіи и Россіи; въ Венеціи же камели давно уже были забыты—вторично.

Канна, шв. *kanna*, нѣм. *Kanne*, голл. *kan*, англ. *can*, ст. фр. *quenne*, *channée*, лат. яз. средн. вѣк. *cana*, *canada*, съ лат. *cantharus*—бакалъ, чаша, сосудъ, кружка, отъ лат. *canna*—тростникъ, камышъ, въ смыслѣ вещи имѣющей пустоту, пространство.

Канцелярія, голл. *kanselarij*, нѣм. *Kanzelei*, ит. *cancelleria*, фр. *chancellerie*, англ. *chancery*, съ лат. яз. средн. вѣковъ *cancellus*—мѣсто, обставленное шкапами; лат. *cella*-чуланъ, кладовая, келья, небольшой покой.

Каргабацъ (ниралъ), съ ит. *cargabasso*, отъ *carga!* или *carica!* (повѣлит. глагола: *cargare* или *caricare*-спускать, опускать)-спускай!, и *abasso*-внизъ, долой.

Каргадоръ, голл., нѣм. (*Frachtmäkler*), фр. (*courtier chargé de trouver la cargaison d'un navire*) и англ. (*ship-broker*): *cargador*, ит. *caricatore* (нагрузчикъ), съ ит. *carico*, *cargo*—грузъ, тяжесть, кладь, поклажа отъ *caricare*-грузить, нагружать. Въ *grand dictionnaire francais-italien* Франческо де Альберти ди Вилланова, находимъ: *cargadors, s. m. pl. Entremetteurs dans la ville d' Amsterdam, pour le chargement des vaisseaux*: *Caricatori*.

Карнизъ, нѣм. *Karnies*; англ. и ит. *cornice*, фр. *corniche*, голл. *kroonlijst*, съ лат. *coronis*—конецъ, совершеніе чего нибудь, отъ *corona*, слова означающаго вообще всякаго рода кружекъ: вѣнецъ, вѣнокъ, кругъ или кольцо около луны и нѣкоторыхъ звѣздъ, собраніе людей, осада, облежаніе города, грудная ограда, карнизъ въ архитектурѣ, продажа невольниковъ (ибо надѣвали на нихъ во время продажи вѣнки изъ цвѣтовъ).

Каронада, нѣм. и фр. *caronade*, ит. *carronada*, англ. *carronade*, отъ *Carron*, имѣни Шотландца, изобрѣтателя этого рода орудія въ концѣ XVIII столѣтія.

Картауна, съ нѣм. *Karthaune*-древняя осадная пушка, по Швенку: съ лат. яз. средн. вѣк. *cartouva*, отъ лат. *quartana*-четвертая часть, ибо калибръ *картауны* былъ 25 фунт., между тѣмъ какъ калибръ самыхъ большихъ орудіи былъ въ 100 фунт.; или съ ст. герм. *Kar* (нѣм. *Karren*)-телѣга, повозка, и ст. герм. *tiuhan* (нѣм. *ziehen*)-тянуть, тащить, влечь.

Картушка (*компасная*), англ. *card*, *face* или *fly of a sea compass*, нѣм. *Windrose*, *Rose eines Kompasses*, голл. *roos*, шв. и дат. *rosen*, фр. *rose des vents*, ит., исп. и порт. *rosa*. Корнемъ этого слова: *Картонъ* (папка, картузная бумага.) Слова: *карта*, *картина*, *картонъ*, *картушка*, съ лат. *charra*—бумага, отъ гр. *χαρτης*; *χάρειν*, *χαράσσειν*—царапать, ибо древніе вцарапавали грифелемъ въ папирусъ, для означенія знаковъ и буквъ.

Каторга, по Рейфу съ тур. *Кадирга*-мореходное гребное судно, галера; далм; и илир. *ormenicca*, *galia*, *katarga*-галера. Въ словарѣ Гейма 1799 г. находимъ: *anciennement*: *une galère*; пр: «Единъ токмо Зеновіанинъ Князь, именемъ Зустунея, пріиде къ Царю на помощь на дву короблѣхъ и на дву *каторгахъ*.» (Царст. Лѣт. 320). Приступниковъ отсылали, въ наказаніе, гребцами на триремы (см. это слово), каторги, га-

леры и т. п. По этому эти слова сдѣлались синонимами: наказанія вообще. Выраженіе «ссылать на галеру» и дѣйствительная ссылка на оныя—временъ основанія нашего флота, выраженіе же «ссылать на каторгу» вѣроятно у насъ принято было прямо, съ перваго раза, въ переносномъ смыслѣ.

Кепстонъ (шпиль), фр. *cabestan*, ст. фр. *capestan*, англ. *capstan*, исп. и порт. *cabrestante*, съ лат. *capistrare* — надѣть недоуздокъ, намордникъ, взнуздать, привязать, обвязать; *capistrum*-намордникъ, узда, отъ *caput*-голова.

Киноварь, нѣм. *Zinnober*, англ. *cinnabar*, фр. *cinabre*. ит. *cinabro*, съ лат. *cinnabaris*, отъ гр. *χινάβρα*-козлиная вонь, ибо только что добытая киноварь, имѣетъ подобный запахъ.

Клапанъ, нѣм. *Klappe*, голл. *klap*-крышка, опускная дверь, пола у стола, нѣм. *klappen*-быть въ пору, хлопать (шумѣть въ слѣдствіи поднятія или опусканія покрышки), фр. *clapet*-захлопка. *Клапанъ* (пароходн): фр. *clapet*, англ.. *valve*.

Клипъ, цельт. и голл. *klip*, англо-сакс. *clif*, англ. *cliff*, дат. и нѣм. *Klippe*, шв. *klippa*-скала, подводный камень. По Швенку, отъ ст. герм. *klieben, klöben*, англо-сакс. *cleofan, cliofan, clifan*, фр. *cliver*, шв. *klyfwa*-раскалывать, колоть, разщепать, разрубить (англ. *to cleave*-колоться), въ смыслѣ отколотыхъ, оторванныхъ, отдѣльно стоящихъ скалъ. Подобное встрѣчается въ ит. словѣ *greppa* (отдѣльно стоящая скала, пропасть, бездна): оно происходитъ съ лат. *rupes*-каменная гора, скала, большой камень, *rupina*-каменная гора, утесъ горы, отъ *rumpere* - рвать, разрывать, ломать, разрушать (*ruptio*-разрывъ. разорваніе, поврежденіе). Наконецъ и русс. слово *утесъ* происходитъ отъ корня: *тесать*.

Клотикъ, Клотъ, съ голл. *kloot*-шаръ, шарикъ, мячъ; нѣм. *Knopf*-пуговица, головка; фр. *pomme*-яблоко, шишка, набал-

дашникъ; ит. *pome, pomo*—яблоко, *pomello*—яблочко; англ. *acorn*-желудь.

Клюзъ-саки, голл. *kluis - zakken*, нѣм. *Klussäcke, Säcke in den Klüscn*, шв. *klys-säckar*, дат. *klyds-saekkene*, англ. *hawse bags*, фр. *sacs* или *tempons d'écubier*, ит. *sacchi delle cobie*, исп. *sacos por los escobenes*, порт. *saccos por os escovoens*; голл. *kluis*, нѣм. *Klause*—келья, келейка, тѣсное мѣсто, ущеліе, узскій проходъ, съ лат. *claudere*-запереть, замкнуть, окружить, заградить, голл. *zak*, нѣм. *Sack*-мѣшокъ.

Колонна, ит. *colonna*, фр. и нѣм. *Colonne*, англ. *column*, съ лат. *columna*—столбъ, подпора.

Коммерстраксъ (названіе брига), съ шв. *kommer-strax* — приду сейчасъ, отъ *komma* — приходить, придти, и *strax*—скоро, быстро, живо, сейчасъ.

Комплектъ, фр. *complet*, англ. *complement* - полное число, съ лат. *completus*—исполненный, дополненный, полный, совершенный, отъ *cum*—съ, со, и *plenus*—полный, наполненный чѣмъ, совершенный.

Консиліумъ, нѣм. *Concilium*, фр. *concile, conseil*, англ. *counsel*, ит. *consiglio*, съ лат. *concilium*—собраніе, совѣтъ, соборъ, отъ *consiliare*—примирять, соединять, согласовать.

Контрактъ, фр. *contrat*, англ. и нѣм. *Contract*, ит. *contratto*, съ лат. *contractus*—договоръ, условіе, отъ *contrahere*—договориться, сдѣлать договоръ, условіе; *cum*-съ, вмѣстѣ, и *trahere*-тащить, влечь, тянуть. стягивать, привлекать, толковать, выговаривать.

Контролеръ, фр. и нѣм. *Controleur*, англ. *controller*-повѣрщикъ, сличителъ, съ, фр. *controle*—повѣрка, отъ *contre*-противъ и *role*-записка, списокъ, реестръ, роспись, въ смыслѣ поверки реестровъ, расчетовъ и пр.

Контрфорсы, съ фр. *contre-forts* (англ. *counter-*

forts), отъ *contre*-противъ, и *fort*—сильный, крѣпкая часть, толщина, въ смыслѣ прибавочной подпоры чѣму нибудь.

Контузія, фр., англ. и нѣм *Contusion*, ит. *contusione*-ушибъ, ударъ, съ лат. *contusio*—ударъ, непробившій тѣло, ушибъ, отъ *cum*-съ, вмѣстѣ, и *tundere*-бить, оглушать.

Конференція, фр. и англ. *conference*, нѣм. *Conferenz*, ит. *conferenza*—сношеніе, переговоръ, совѣщаніе, съ лат. *conferre*-сносить въ одно мѣсто, соединять вмѣстѣ, собирать въ одно мѣсто, отъ *cum*—съ, вмѣстѣ, и *ferre*—нести, приносить, предлагать, сказывать.

А. В.

(*Продолженіе впредь*).

—

СМѢСЬ.

Усовершенствованіе морскихъ картъ Капитаномъ Монтеньякомъ. Капитанъ французскаго флота Монтеньякъ, въ теченіи трехъ лѣтъ, (съ 1850 по 1853 г.) крейсеровалъ съ небольшою эскадрой, въ Сѣверномъ морѣ.

Недостатокъ мѣстныхъ подробностей и сочиненій по части гидрографіи, подалъ ему поводъ обратить вниманіе на усовершенствованіе морскихъ картъ.

Занимаясь этимъ предметомъ, онъ изобрѣлъ новую методу изображать углубленіе моря оттѣнками красокъ, и обозначать замѣчательные пункты особенными, условными знаками.

Вотъ что онъ говоритъ о предлагаемомъ усовершенствованіи:

«Въ продолженіи 30-ти мѣсячнаго плаванія, я собиралъ всевозможные матеріялы и снималъ планы портовъ, — виды береговъ и маяковъ, графическое изображеніе которыхъ,



даетъ мореходцу болѣе ясное понятіе, чѣмъ самыя подробныя описанія.

«Но главною моею заботою, было облегчить, по возможности, трудъ изученія морскихъ картъ.

«Основательное изученіе картъ, знакомитъ съ мѣстными подробностями и избавляетъ отъ продолжительныхъ графическихъ вычисленій (прокладокъ), для которыхъ, весьма часто, при затруднительныхъ обстоятельствахъ, недостаетъ времени.

«Для достиженія моей цѣли, я много заимствовалъ у иностранцевъ. Впрочемъ, въ этомъ отношеніи, я поступалъ съ большой осторожностью и, каждое нововведеніе старался повѣрить на опытѣ.—Усовершенствованія, которыя я, перенялъ частью у другихъ, частью, извлёкъ изъ собственной опытности заключаются:

«Въ примѣненіи различныхъ цвѣтовъ и тѣней къ топографіи морскаго дна; въ графическихъ знакахъ, служащихъ для обозначенія замѣчательныхъ пунктовъ и періодическихъ измѣненій горизонта воды.»

Топографія морскаго дна красками: Предлагаемая метода, состоитъ въ окрашиваніи всѣхъ, опасныхъ для мореплаванія подводныхъ возвышеній, банокъ, мелей, скалъ и пр.; каждому возвышенію, соотвѣтствуетъ особый цвѣтъ или оттѣнокъ. Чтобы лучше отличать одинъ оттѣнокъ отъ другаго, должно употреблять не мѣнѣе двухъ цвѣтовъ;—потому что при одномъ цвѣтѣ—надо увеличивать число тѣней, а слѣдовательно уменьшать различіе между ними.

Впрочемъ, въ частныхъ картахъ фарватеровъ, рейдовъ, якорныхъ мѣстъ и т. п. можно довольствоваться оттѣнками одного цвѣта; лишъ-бы, оттѣнки эти ясно отдѣлялись одинъ отъ другаго.

Составленныя, такимъ образомъ, карты могутъ служить для судовъ всѣхъ ранговъ.—Здѣсь замѣтимъ, что для водъ при-

брежныхъ, гдѣ большое судоходство, достаточно имѣть карты 2-хъ родовъ:

1., Для судовъ, которыхъ углубленіе 7 футъ или болѣе; и 2., для судовъ, сидящихъ менѣе 7 футовъ.

Суша, вообще, обозначается сѣрою краскою; мели тоже сѣрою, и кромѣ того обводятся пунктиромъ; но тѣ изъ нихъ, которыя бываютъ постоянно открыты (отмели), не окрашиваются.

Мѣста, проходимыя для судовъ самаго большаго ранга, неозначаются ничѣмъ и остаются совершенно бѣлыми.

При раскрашиваніи, въ выборѣ цвѣтовъ, надо быть весьма разборчивымъ.

Здѣсь необходимо наблюдать, чтобы цвѣта были сколько можно прозрачны и не затрудняли чтенія надписей, чиселъ и знаковъ, показанныхъ на картѣ.

При этомъ надо употреблять, только такія цвѣта, которыхъ тѣни при дневномъ свѣтѣ и при свѣтѣ лампы, остаются неизмѣнными.

Обыкновенно я употреблялъ слѣдующія краски: карминъ, синію и терръ-де-сіеннъ.

Всякая тѣнь, должна ясно отдѣляться одна отъ другой и соотвѣтствовать наибольшему углубленію судовъ, для которыхъ предназначена, или же наименьшей глубинѣ тѣхъ-мѣстъ, по которымъ проведена.

Раскрашенныя, такимъ образомъ, карты, я употреблялъ около двухъ лѣтъ, по истеченіи которыхъ узналъ, что подобная моей метода, еще въ 1847 году была извѣстна Ботану Бопрэ и Капитану Гьюту (Hewet). Но такъ-какъ оба они употребляли, при раскрашиваніи, одну только краску; то ихъ метода не имѣла большаго успѣха, и не могла быть примѣнена къ составленію картъ большихъ плаваній, или атласовъ, въ которыхъ для обозначенія подробностей, недостаточно-бы было отѣнковъ одной краски.



Въ другой періодъ времени и при другихъ требованіяхъ, эти извѣстные гидрографы, употребившіе въ первой разъ способъ раскрашиванія морскихъ картъ, скоро замѣтили-бы недостатокъ своей методы и легко нашли-бы средство уничтожить ея неудобства; но въ то время, плаваніе у береговъ еще мало было развито, и мало нуждались въ основательномъ изученіи мѣстныхъ подробностей.

Только въ послѣдніе годы, съ быстрымъ развитіемъ пароходства, узнали и почувствовали эту необходимость. Такъ, во время плаванія моего въ Сѣверномъ море, желая приложить къ дѣлу изобрѣтенную методу, я началъ, отъ руки, раскрашивать, находившіяся у меня карты.

Безъ сомнѣнія, подобное раскрашиваніе отъ-руки, возможно только на картахъ для прибрежнаго плаванія; для картъ же предназначенныхъ для дальняго плаванія лучше прибѣгнуть къ литографіи.

Съ недавняго времени, нашли средство печатать всевозможными красками, употребляя для каждаго цвѣта, особыя доски.

Теперь обратимся къ подробностямъ графическимъ.

1) Огни.

Нѣтъ никакаго сомнѣнія что для успѣшнаго и безопаснаго плаванія ночью, необходимо знать всѣ огни, открываемые на берегу, мысахъ, маякахъ и проч.

Цвѣтъ этихъ огней, ихъ возвышеніе, разстояніе, на которомъ они открываются,—должны быть также хорошо извѣстны.

Недостатокъ такихъ подробностей часто ставитъ въ затруднительное положеніе и бываетъ причиною самыхъ гибельныхъ ошибокъ. По этому надо стараться, съ величайшею точностію опредѣлять положеніе и виды огней.—Для этой цѣли каждый огонь, на моихъ картахъ, обводится особеннымъ кругомъ, ко-

торымъ опредѣляются всѣ необходимыя подробности. Именно: цвѣтъ огня; его возвышеніе; разстояніе, на которомъ открывается; вертящійся-ли онъ, или постоянный. Для отличія, круги обозначаются особенными чертами; одинъ—пунктиромъ, другой—прерывною линіей, третій—волнообразною.

Такаго роду обозначеніе избавляетъ отъ чтенія лоцій и замѣняетъ мѣлкія, затруднительныя для глазъ надписи и числа, помѣщаемыя на обыкновенныхъ картахъ.

Подобныя цвѣтныя круги, можно видѣть на нѣкоторыхъ англійскихъ картахъ.

2) Розы вѣтровъ.

Часто случается видѣть что роза вѣтровъ поставлена на картѣ совершенно произвольно, только для того, чтобы наполнить пустое пространство или пробѣлъ.

Въ этомъ отношеніи она совершенно лишняя.

Напротивъ того, роза вѣтровъ, помѣщенная на вершинахъ горъ, маяковъ, мысовъ—можетъ служить для пеленговъ, створовъ и пр.

3) Замѣчательные пункты и направленія курсовъ.

Во многихъ картахъ, направленія курсовъ въ узкостяхъ и фарватеры означены прерывною линіей.

Такія линіи, по моему мнѣнію, для большей ясности, весьма полезно обводить краскою, продолжая ее до самыхъ полей, гдѣ написать компасный румбъ. Что-же касается до замѣчательныхъ предметовъ, (каковы: башни, створные знаки, сигналы и пр.), то ихъ обозначать знаками: (⊙) или (×).



4) Теченія, приливы и отливы.

Въ англійскихъ картахъ и старинныхъ французскихъ, ставятъ, иногда, римскія цыфры, чтобы показать часы измѣненія полныхъ водъ, а также, дни новой и полной луны. Это весьма полезно, особенно для Англійскаго Канала, гдѣ періодическія измѣненія горизонта воды играютъ весьма важную роль.— Въ восточной части Ла-манша (между устьями Темзы, Мааса и Рейна), гдѣ теченіе и высота воды такъ часто мѣняются, весьма полезно проводить кривыя, проходящія по всѣмъ точкамъ, въ коихъ измѣненіе полныхъ водъ совершается въ одно время.

5) Обозначеніе курсовъ.

Для бо́льшей безопасности плаванія и сокращенія графическихъ вычисленій, въ картахъ узкостей, шхеръ,—весьма полезно означать красною краской направленіе курсовъ; опредѣляя при этомъ каждый курсъ по компасу, и его протяженіе въ миляхъ.

Такими простыми и удобными средствами замѣняются самыя подробныя описанія. Привыкшимъ къ этимъ условнымъ знакамъ и цвѣтамъ, которыми съ подробностью и отчетливостью опредѣляется мѣстность, при первомъ взглядѣ на карту, намъ ясно представляются всѣ, окружающія насъ опасности и, мы безъ всякаго труда избираемъ самый лучшій курсъ, означенный красною краскою.

При изученіи мѣстности, эта метода составленія картъ, имѣетъ большое преимущество предъ обыкновенной.

Память наша гораздо легче можетъ удержать, неправильныя измѣненія морскаго дна, обрисованныя разноцвѣтными линіями, чѣмъ-одними глухими однообразными надписями и цифрами.— (Изъ Nouvelles Annales Maritimes).

Ф. Папенгутъ.

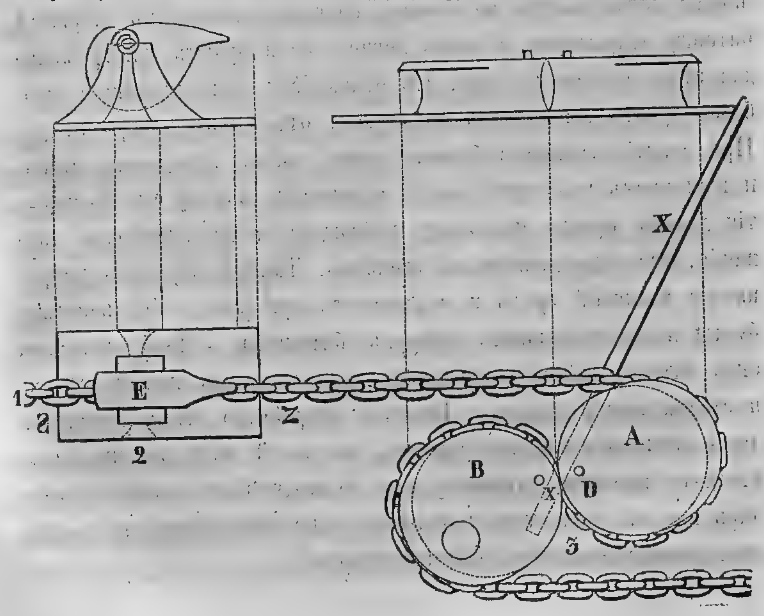
Стопорные битенги и палубный стопоръ, Саксби. Всякое улучшеніе въ средствахъ къ благонадежной якорной стоянкѣ заслуживаетъ вниманіе морскаго офицера, и тѣмъ болѣе, если оно съ существенной пользой сберегаетъ 50% въ издержкахъ, 75% въ пространствѣ занимаемаго мѣста и 75%-въ тяжести, не принимая въ расчетъ сбереженія труда и времени.

Битеньги линейнаго корабля по своей величинѣ заграмождаютъ нетолько всю носовую часть одной палубы, но отнимаютъ значительную часть и отъ другой. Битенги Саксби, вмѣсто огромныхъ деревянныхъ брусьевъ, съ желѣзнымъ скрѣпленіемъ, состоятъ изъ двухъ металлическихъ круговъ, горизонтально положенныхъ на палубу и прочно укрѣпленныхъ. Одинъ кругъ утверждается неподвижно,—другой, имѣя эксцентрическое движеніе, плотно прижимаетъ канатъ къ первому кругу. Главная польза этого изобрѣтенія заключается въ томъ, что съ помощію обыкновеннаго ганшпуга или желѣзнаго лома, два человѣка легко могутъ на самыхъ большихъ корабляхъ держать битенги открытыми, и тѣмъ легче, если будутъ употреблены для этого пушечныя тали. Съ открытіемъ битенга канатъ свободно будетъ высучивать изъ бухты, отъ одного напора вѣтра. При отнятіи ганшпуга битенгъ самъ собою нажимаетъ цѣпь, и нажимаетъ не-вдругъ, безъ сотрясенія, потому что до нажатія должно пройти по колесу, имѣющему эксценктрическое движеніе, нѣсколько канатныхъ звеньевъ. Такимъ образомъ устраняется излишній трудъ и медленность при разведеніи канатной бухты и обноскѣ каната вокругъ битенговъ. Необыкновенная сила битенга Саксби допускаетъ, при сильномъ напорѣ вѣтра, и второй шлагъ каната. Простое устройство этихъ битенговъ легко можетъ возбудить вопросъ, въ какой мѣрѣ должно надѣяться на прочную установку ихъ на палубѣ? но опыты оказались вполнѣ удовлетворительными, и не допускаютъ ни малѣйшаго сомнѣнія въ ихъ благонадежности.



Стопора Саксби имѣютъ то весьма важное преимущество предъ всѣми доселѣ употребляемыми стопорами, что они предотвращаютъ многie несчастные случаи. Основанные, какъ и битенги, на эксцентрическомъ движенiи, они удерживаютъ сильнымъ нажатiемъ не только цѣпной канатъ, но и всякаго рода веревку, и удерживаютъ тѣмъ съ большею силою, чѣмъ сильнѣе напряженie вѣтра. При этомъ стопорѣ канатъ, во время подтягиванiя его, свободно входитъ въ корабль, но ни одно звено не выйдетъ изъ него,—преимущество весьма важное при дѣйствiи шпиля.

Для пароходовъ, яхтъ и другихъ легкихъ парусныхъ судовъ, гдѣ носовая часть обыкновенно очень узка, и слѣдственно пространство для битенговъ весьма ограниченно, изобрѣтенie это доставляетъ несомнѣнную пользу. Какъ битенги, такъ и стопора Саксби введены въ Англiя и вводятся на многихъ судахъ въ употребленie.



Объяснение чертежа.

1. Клюзъ.
2. Палубный стопоръ.
3. Стопорный битенгъ.

A. Основный битенгъ.

B. Стопорный битенгъ, имѣющій эксцентрическое движеніе.

X. Ганшпугъ, поставленный въ такое положеніе, чтобы держать стопорный битенгъ открытымъ во время подтягиванія каната.

E. Палубный стопоръ, позволяющій канату свободно проходить по направленію отъ *S* къ *Z*, но не отъ *Z* къ *S*.—(изъ *Nautical Magazine*).

В. Бутузовъ.

═

Переводъ за баръ 44-хъ пуш. фрегата Палканъ, построеннаго при Архангельскомъ портѣ въ 1853-мъ году. Производившаяся до сего времени постройка военныхъ судовъ въ Архангельскомъ портѣ, сопряжена была съ непремѣннымъ условіемъ, что бы суда по спускѣ своемъ на воду, съ необходимой незначительной частью баласта и мачтами, безъ остальнаго вооруженія, сидѣли въ водѣ на ровный киль неболѣе 15 фут. Условіе это необходимо было потому, что рѣка Двина, при которой расположенъ архангельскій портъ, при впаденіи своемъ въ Бѣлое море на разстояніи отъ порта около 40 верстъ образуетъ баръ, на которомъ въ полныя сизигійныя воды безъ случайныхъ обстоятельствъ бываетъ воды не съ большимъ 15 фут.

Полная вода на барѣ, кромѣ дѣйствія производимаго на нее фазисами луны, хотя и значительно возвышается при свѣжемъ

*



съ моря вѣтрѣ, и иногда доходитъ до 18 футъ, но обстоятельство это только случайное, на которое нельзя полагаться; да еслибъ и была возможность на это расчитывать, то потребовался бы значительной силы пароходъ, чтобы буксировать корабль за баръ, противъ вѣтра и волненія; а два портовыя здѣшніе парохода, имѣя каждый по 60-ти силъ, не въ состояніи и общими своими силами, вести корабль противъ вѣтра и волненія.

А потому для перевода за баръ, построеннаго здѣсь къ веснѣ нынѣшняго года, фрегата *Палканъ*, съ вспомогательнымъ винтовымъ двигателемъ, долженствовавшаго съ мачтами и необходимымъ баластомъ до 8000 пудовъ, углубится ахтеръ-штевнемъ 17 футъ 4 дюйма, надлежало заблаговременно изыскать надежное средство; тѣмъ болѣе, что корма этого фрегата имѣя весьма острые обводы, и пустое пространство между двумя ахтеръ-штевнями, предназначенное для архимедова винта, претерпѣвало весьма слабое давленіе воды на подводную свою часть, въ отношеніи къ прочимъ частямъ фрегата; а обыкновенный способъ приводить на ровный киль погрузкою въ носовую часть баласта, могъ угрожать значительною перегибью и разслабленіемъ кормовой части, что чрезвычайно повредило бы установленію машины съ вспомогательнымъ двигателемъ, и не представляло бы на будущее время вѣрнаго ручательства, на правильное дѣйствіе машины.

По возникшей по этому предмету переписки съ кораблестроительнымъ департаментомъ, начальству угодно было утвердить проэктъ избранный главнымъ командиромъ архангельскаго порта, на постройку при здѣшнемъ портѣ двухъ ботовъ, такихъ размѣреній, чтобъ они, бывъ подведены подъ кормовую часть фрегата, могли въ видѣ камель приподнять ее; и чтобы бота эти по окончаніи проводки фрегата могли, въ замѣнъ

транспортовъ, употреблятся для доставленія за баръ судоваго груза.

Вслѣдствіе чего, по высланному изъ С. Петербурга чертежу, составленному корпуса корабельныхъ инженеровъ генералъ-маіоромъ Гринвальдомъ, были построены здѣсь два плоскодонныя бота имѣющія длины 80 фут., ширины 28 ф. 6 д., и глубины интрюма 9 ф. 9 д.

Любознательные морскіе офицеры съ нетерпѣніемъ ожидали увидѣть на практикѣ, какъ бота эти соединены будутъ съ фрегатомъ и на сколько приподнимутъ кормовую его часть.

Когда фрегатъ поставя мачты и бушпритъ, и погрузивъ 8000 пудовъ баласта, совершенно былъ готовъ къ слѣдованію забаръ, съ обѣихъ сторонъ кормовой части фрегата и къ сторонамъ ботовъ, долженствующихъ быть обращенными къ фрегату, придѣлали рыбину. Поворотили фрегатъ носомъ внизъ потеченію и 2-го іюля приступили къ подводкѣ ботовъ подъ кормовую часть фрегата слѣдующимъ образомъ:

2-го іюля подвели бота къ фрегату.

Въ сіе время фрегатъ обстоялъ въ грузу: ахтеръ-штевень 17 ф. 4 д., форъ-штевень 13 ф. 1 д. Бота обстояли въ грузу: ахтеръ-штевень 4 ф. 1 д., форъ-штевень 3 ф. 2 д.

Съ носовой части ботовъ чрезъ устроенныя трубы подвели подъ фрегатъ гва грунтова и подняли на фрегатъ въ порты балки, при чемъ бота остались въ томъ же грузу, а фрегатъ кормовой частью углубился на два дюйма и обстоялъ въ грузу: ахтеръ-штевень 17 ф. 6 д., форъ-штевень 12 ф. 10 д.

3-го іюля провели остальные грунтовы, заложили чрезъ верхніе порты тали, и затопили бота, пустивъ въ нихъ воду, такъ что они погрузились: ахтеръ-штевень 9 ф. 9 д., форъ-штевень 10 ф. 00 д. Воды въ интрюмѣ ихъ на миделѣ было 7 ф. $8^1/_2$ д. Послѣ сего вытянули грунтовы и тали, закрѣпили ихъ стопорами и найтовами, для лучшей вытяжки грунтововъ; чтобы въ послѣд-



ствіи не ломило фрегатскіе порты балками, откачали въ ботахъ воды по 8-ми дюймовъ въ каждомъ, потомъ подставили подъ балки внутри и внѣ фрегата стойки, укрѣпили балки въ портахъ чаками и клиньями, поставили и укрѣпили стрѣлы, раскосины и планки; прибавили въ послѣдній кормовой портъ, съ каждой стороны еще по однѣмъ талямъ и связали кормовыя части ботовъ между собою найтовомъ.

Скрѣпивъ такимъ образомъ бота съ фрегатомъ, 4-го іюля приступили къ самой интересной и съ большимъ любопытствомъ многими ожидаемой работѣ, а именно къ выкачкѣ изъ ботовъ воды,—при чемъ обстояли въ грузу:

Фрегатъ:	ахтеръ-штевень	17 ф. 5 д.
	форъ - штевень	13 — 0 —
Бота:	ахтеръ-штевень	9 — 3 —
	форъ - штевень	9 — 6 —

Воды въ ботахъ было 7 футъ ½ дюйма. Работа эта производилась 2½ часа и результатъ ее увѣнчался полнымъ успѣхомъ, кормовая часть фрегата поднялась болѣе чѣмъ на 2½ фута, тогда какъ воды въ ботахъ оставлено еще было 2 фута 9 дюймовъ и тогда обстояли въ грузу:

Фрегатъ:	ахтеръ-штевень	14 ф. 9½ д.
	форъ - штевень	14 — 3 —
Бота:	ахтеръ-штевень	5 — 7½ —
	форъ - штевень	8 — 0 —

И такимъ образомъ окончилось приготовленіе фрегата къ переводу за баръ.

5-го іюля, въ воскресенье, работъ не производилось.

6-го іюля, фрегатъ съ ботами оттянулся отъ пристани, откачали изъ ботовъ не много воды, такъ что обстояли въ грузу:

Фрегатъ:	ахтеръ-штевень	14 ф. 9 д.
	форъ - штевень	14 — 4 —

Бота:	ахтеръ-штевень 5 ф. 4 д.
	форъ-штевень 7 — 5 —

Воды въ ботахъ оставалось по 2 фута 6 дюймовъ, и потомъ для буксированія фрегата съ ботами, подтянулись къ нему пароходы: *Польэный*, къ лѣвому борту противъ фокъ-мачты; *Смирный* къ правому борту, также противъ фокъ-фачты (такъ что оба парохода эти были впереди ботовъ), и вольнонаёмный буксирный пароходъ *Подвигъ* сталъ передъ носомъ фрегата и въ этомъ положеніи всѣ три парохода повели фрегатъ за баръ.

Во время работъ замѣчено было, что отъ перехода людей съ бака на ютъ, диферентъ фрегата на корму увѣличивался иногда до одного фута.

7-го іюля въ полную воду въ 4-ре часа по полудни, при самомъ тихомъ NW вѣтрѣ, благопріятной погодѣ и высотѣ воды на барѣ 15 футъ 6 дюймовъ, фрегатъ буксируемый тѣми же тремя пароходами, перешелъ за баръ благополучно.

Во время перехода, въ ботахъ откачивали воду, всѣ излишнія люди перевезены были на пароходы, а остававшіяся, находились на бакѣ. При чемъ обстояли въ грузу:

Фрегатъ	ахтеръ-штевень 14 ф. 8 д.
	форъ-штевень 14 — 8 —
Бота:	ахтеръ-штевень 5 — 3 —
	форъ-штевень 7 — $3^1/_2$ —
Воды въ ботахъ	— — 2 — 2 —

Въ 4 ч. 45 м., на глубинѣ $6^1/_2$ саженъ, фрегатъ *Палканъ* сталъ на якорь, и въ тотъ же день освобожденъ былъ отъ ботовъ, при чемъ погрузился:

ахтеръ-штевнемъ 17 футъ 3 дюйма

форъ-штевнемъ 13 — 2 —

Подводка ботовъ производилась строителемъ фрегата корпуса корабельныхъ инженеровъ капитаномъ Карповскимъ, подъ наблюденіе старшаго корабельнаго инженера полковника Загуляева; а



переводъ фрегата съ ботами за баръ по новизнѣ своей, порученъ былъ капитану надъ портомъ генералъ-маіору Мартьянову и какъ небыло свѣжаго вѣтра и большаго волненія, то вся операція эта и удалась какъ нельзя лучше.

Построенные, для перевода фрегата за баръ, два бота, оказались весьма удобными и для перевоза, въ послѣдствіи, за баръ фрегатскаго груза; сверхъ того на одномъ изъ нихъ оказалось возможнымъ устроить временную кузницу, для скорѣйшаго окончанія продолжавшихся на фрегатѣ работъ; эта кузница въ прежніе годы, устроивалась всегда на Мудьюгскомъ островѣ, и находясь отъ фрегата въ разстояніи не менѣе 10 верстъ, часто и въ особенности при затруднительномъ сообщеніи во время противныхъ свѣжихъ вѣтровъ, производила замедленіе въ работахъ.

Изъ подобнаго описанія перевода фрегата за баръ, оказывается, что бота подведенныя подъ кормовую часть фрегата, по выкачаніи изъ нихъ воды, имѣли диференту около 2-хъ футъ на носъ. Обстоятельство это произошло отъ того, что наполненныя водою бота, имѣя диферентъ 3 дюйма на носъ, скрѣплялись съ фрегатомъ имѣвшимъ диферентъ 4 фута 8 дюймовъ на корму, и слѣдовательно когда выкачали изъ ботовъ воду, фрегатъ пришелъ почти на ровный киль, а бота крѣпко соединенныя съ фрегатомъ, неминуемо должны были получить значительный диферентъ на носъ.

Къ отклоненію этого обстоятельства было бы полезно на ботахъ, кромѣ находящейся сплошной переборки по діометральной плоскости, устроить также сплошную переборку и по плоскости мидель шпангоута, такъ, чтобъ въ затопленныхъ ботахъ, вода немогла переливаться изъ носовой части въ кормовую; и тогда затопляя болѣе кормовую часть, можно бы было при скрѣпленіи ботовъ съ фрегатомъ, дать имъ диферентъ, соот-

вѣтствующій фрегатскому, такъ чтобы по выкачкѣ изъ ботовъ воды, имѣть фрегатъ и бота въ одинаковомъ положеніи на ровный килъ.

Капитанъ 1-го ранга Давыдовъ.

═

О плаваніи парохода Дю-Трамблей изъ Марсели въ Алжиръ. — Объ этомъ пароходѣ три французскіе инженера (*) представили подробный рапортъ, изъ котораго приводимъ здѣсь важнѣйшие пункты:

Желѣзный винтовой пароходъ *Дю-Трамблей* въ 70 силъ, построенъ съ назначеніемъ для перевоза пассажировъ и товаровъ, и принадлежитъ къ роду судовъ такъ называемыхъ парусно-паровыхъ.

Онъ можетъ брать до 100 пассажировъ, и нести груза до 250 тон.

Особенность этого парохода состоитъ въ томъ, что его машины приводятся въ движеніе совокупною силою паровъ воды и паровъ эфира.

Соединенное употребленіе этихъ двухъ паровъ есть новое изобрѣтеніе Г. Дю-Трамблея, въ честь котораго пароходъ, принадлежащій компаніи Г.г. Арно и Туашъ, названъ его именемъ.

Пораженный большою потерею теплоты, уносимой паромъ въ обыкновенныхъ паровыхъ машинахъ, Г. Дю-Трамблей нашелъ способъ задерживать эту теплоту и извлекать изъ нее пользу. Для этого онъ придумалъ употреблять ее на образованіе дру-

(*) *Виль*, предсѣдатель коммисіи свидѣтельствованія пароходовъ въ Алжирѣ; *Месонье*, секретарь парох. коммисіи въ Марсели; *Монте*, марсельскій главный инженеръ мостовъ и дорогъ.



гаго пара, силу котораго можно было бы прилагать къ силѣ водянаго пара.

Г. Дю-Трамблей нашелъ удобнымъ средствомъ для осуществленія своей мысли сѣрный эфиръ, который для своего испаренія требуетъ не высокой температуры; онъ сдѣлъ опытъ, и результатъ оправдалъ всѣ его ожиданія.

Такимъ образомъ, этотъ вопросъ теоретически былъ рѣшенъ; оставалось придумать механическій аппаратъ, посредствомъ котораго можно было бы сдѣлать полученный результатъ практически-удобнымъ для употребленія.

Г. Дю-Трамблей былъ не менѣе счастливъ въ выполненіи своей мысли и съ этой стороны:

Онъ вводитъ водяной паръ, по окончаніи его дѣйствія въ цилиндрѣ, въ особый закрытый сосудъ, вмѣщающій въ себѣ многочисленныя отдѣльныя трубки, близкія одна къ другой. Основанія этихъ трубокъ погружены въ резервуаръ съ эфиромъ, помѣщенный подъ сосудомъ, въ который вводится водяной паръ; эфиръ наполняетъ отчасти и трубки.

Водяной паръ по входѣ въ этотъ сосудъ сгущается, и передаетъ свою теплоту эфиру, который вслѣдствіе того испаряется.

Вода, происшедшая отъ сгущенія пара, опять поступаетъ въ котелъ, возвращая съ собою часть теплоты, оставшуюся отъ расхода на испареніе эфира.

Паръ эфира проводится въ особый цилиндръ, но который ни въ чемъ не разнится отъ обыкновеннаго пароваго цилиндра.

Поршень этого втораго цилиндра можетъ дѣйствовать независимо, или можетъ быть сообщенъ съ тѣмъ же валомъ, на который дѣйствуетъ поршень перваго цилиндра; въ этомъ послѣднемъ случаѣ оба пара дѣйствуютъ совокупно, какъ и сдѣлано на пароходѣ Дю-Трамблей, и какъ всегда слѣдуетъ поступать въ приложеніяхъ новой системы къ мореплаванію.

Съ окончившимъ свое дѣйствіе въ цилиндрѣ паромъ эфира,

который, по многимъ причинамъ, очень важно не терять, и не давать ему уходить побѣгами, поступаютъ здѣсь какъ съ водянымъ паромъ; онъ вводится въ трубки прибора подобнаго испарителю, куда для охлажденія пара входитъ постоянной струей холодная вода, которая наполняетъ приборъ и окружаетъ трубки, какъ водяной паръ въ испарителѣ эфира.

Эфиръ, обращенный въ капельножидкое состояніе, опять проводится въ испаритель, какъ вода происшедшая отъ сгущенія пара въ паровой котелъ, и потомъ снова употребляется на движеніе машины.

Вотъ въ чемъ состоитъ система соединенныхъ паровъ Г. Дю-Трамблея. Хотя наше описаніе и кратко, но оно достаточно для поясненія начала, на которомъ основана эта система, и для убѣжденія въ томъ, что здѣсь точно можетъ произойти большое збереженіе топлива, въ сравненіи съ тѣмъ количествомъ какое потребно въ обыкновенныхъ машинахъ, гдѣ употребляется только одинъ водяной паръ.

Это сбереженіе топлива произойдетъ:

1.) Оттого, что вода, происшедшая отъ сгущенія пара опять поступаетъ въ котелъ, и возвращаетъ значительную часть теплоты, унесенной оттуда въ газообразномъ состояніи;

2.) Отъ употребленія эфира, на испареніе котораго расходуется только часть теплоты отдѣляемая водянымъ паромъ, при его сгущеніи, только эта послѣдняя часть и не возвращается въ котелъ;

3.) Отъ снабженія котла дистиллированной водой, которая не внося съ собою соли, избавляетъ отъ частаго продуванія, заставляющаго терять много горячей воды, и слѣдовательно теплоты.

Но при всѣхъ своихъ выгодахъ, эта система представляетъ и неудобства, даже новыя опасности, причина коихъ заключается въ самомъ употребленіи эфира. Извѣстно, что эфиръ,



будетъ ли онъ въ капельно-жидкомъ или газообразномъ состояніи, мгновенно воспламеняется при первомъ прикосновеніи огня. Это обстоятельство, увеличивающее число опасностей, уже свойственныхъ обыкновеннымъ паровымъ машинамъ, особенно обратило на себя вниманіе коммисіи.

Конечно, нѣтъ необходимости употреблять исключительно сѣрный эфиръ. Г. Дю-Трамблей въ описаніи своихъ машинъ указываетъ и другія жидкости, какъ напримѣръ, хлороформъ, и сѣрнистый углеродъ—эти тѣла не имѣютъ неудобства воспламеняться подобно эфиру; но хлороформъ очень дорогъ, а сѣрнистаго углерода и нѣтъ въ продажѣ.

На пароходѣ *Дю-Трамблей*, изобрѣтатель старался повозможности отвратить всѣ причины несчастій, могущихъ произойти отъ употребленія эфира. Съ этой цѣлью испаритель, холодильникъ и цилиндръ, въ которыхъ заключается эфиръ, имѣютъ наружную оболочку, которая въ случаѣ побѣговъ эфира, препятствуетъ ему распространяться наружу.

Нѣтъ никакаго сообщенія между тѣмъ мѣстомъ гдѣ стоятъ котлы и тѣмъ гдѣ машины; лампы употребляютъ рудопопныя (предохранительныя), которыя горятъ въ парахъ эфира не воспламеняя ихъ.

Хотя паръ эфира и представляетъ важное неудобство воспламеняться въ прикосновеніи съ огнемъ, но съ другой стороны, онъ самъ же можетъ и предупреждать опасность тѣмъ, что обнаруживать свое присутствіе особеннымъ запахомъ, въ какомъ бы маломъ количествѣ не былъ примѣшанъ къ воздуху. — Всѣ соединенія машинныхъ частей сдѣланы Г. Дю-Трамблеемъ съ такой аккуратностію, что хотя легкій запахъ и обнаруживаетъ присутствіе эфира когда машины еще стоятъ, но съ началомъ хода запахъ совершенно изчезаетъ.

Пароходъ *Дю-Трамблей* представляетъ только еще первую попытку приложенія новой системы къ мореплаванію; но въ

отношенiи къ береговымъ машинамъ — долговременный опытъ доказалъ уже ея превосходство. Въ Лiонѣ шесть лѣтъ уже безпрерывно дѣйствуетъ *двухпаровая* машина въ 50 силъ; она не причинила никакаго несчастiя, и считается вполнѣ удовлетворительною для своего назначенiя. Прилагаемъ здѣсь извлеченiе изъ отношенiя горнаго инженера г. Пижона, написаннаго объ этой машинѣ, спустя $1^1/_2$ года послѣ установки ея.

«Вопросъ объ употребленiи паровъ эфира, какъ движущей силы, можно считать окончательно рѣшеннымъ.

«Мысль и способъ употреблять на испаренiе эфира водяной паръ, теряющiйся въ обыкновенныхъ машинахъ, эсть столь же практичны какъ и остроумны, и доставляютъ сбереженiе топлива, которое, въ большихъ машинахъ можетъ простираться болѣе чѣмъ до 50%. Это послѣднее обстоятельство было бы въ особенности чувствительно на многосильныхъ пароходахъ назначаемыхъ для чрезатлантическаго плаванiя. Сверхъ того здѣсь представляются еще три выгоды, происходящiя отъ меньшаго вѣса машинъ, меньшаго запаса топлива и отъ снабженiя котла дистиллированной водой; вслѣдствiе чего устраняется столь частое и вредное образованiе осадка въ котлахъ.»

Спустя годъ, Г. Пижонъ написалъ объ этой машинѣ, другой одобрительный отзывъ, въ которомъ между прочимъ пишетъ, что заслуга Г. Дю-Трамблея, достойная самой почетной награды, главнѣйше состоитъ въ томъ, что онъ не только придумалъ, но и практически *выполнилъ* мысль объ употребленiи въ пользу—водянаго пара, окончившаго свое дѣйствiе, и который безполезно теряется въ обыкновенныхъ паровыхъ машинахъ.

При такомъ двукратномъ отзывѣ, сдѣланномъ человѣкомъ вполнѣ достойнымъ довѣрiя, и который притомъ писалъ то, что самъ видѣлъ и долгое время наблюдалъ, оставалось только од-



но сомнѣніе, именно то, что выдержатъ ли машины вліяніе всѣхъ обстоятельствъ плаванія въ морѣ?

Но во время двукратнаго плаванія коммиссіи на пароходѣ *Дю-Трамблей*, изъ коихъ одно было почтено присутствіемъ нѣкоторыхъ почетныхъ особъ, и извѣстнѣйшихъ авторитетовъ изъ Марсели, не оказалось никакихъ побѣговъ эфира, никакаго нарушенія правильности дѣйствія машинъ, и вообще ничего такого, что могло бы породить хотя малѣйшую опасность.

Пароходъ *Дю-Трамблей* вышелъ изъ Марсельской гавани 7-го іюня въ часъ пополудни, и прибылъ въ Алжиръ 9-го числа въ 6 часовъ вечера, совершивъ этотъ переходъ въ 53 часа.—Впродолженіе этого рейса машины ни разу не останавливались, и дѣйствовали правильно, не смотря на измѣненія погоды, которая переходила почти отъ бури до совершеннаго штиля.

Въ штиль, когда судно шло только подъ парами, безъ помощи парусовъ, машины дѣлали 32 оборота, а винтъ 64 въ минуту; скорость судна была $6\frac{1}{2}$ узловъ. Эта скорость не покажется малою, если взять въ соображеніе то, что совокупная сила двухъ машинъ едва достигала 70 пар. лошадей.

Во все плаваніе, эфиръ не обнаруживалъ чувствительно своего присутствія, чѣмъ и доказывается то, что онъ почти не имѣлъ побѣговъ чрезъ соединенія. Расходъ его простирался только до $\frac{1}{2}$ литра въ часъ, цѣнностію въ 1 франкъ. Въ обратное плаваніе какъ и въ первое, не встрѣтилось тоже никакихъ обстоятельствъ, которыя могли бы заставить сомнѣваться въ успѣхѣ новой системы; только пароходъ будучи почти все время задерживаемъ противнымъ вѣтромъ и сильнымъ волненіемъ, совершилъ этотъ переходъ въ 69 часовъ.

Средній расходъ угля въ оба рейса, оказался, по наблюденію при тщательномъ взвѣшиваніи, только 1 кил. 11 на паровую лошадь въ часъ, тогда какъ лучшіе строители морскихъ

паровыхъ машинъ не достигаютъ расхода топлива меньшаго 4 килограммовъ, на пар. лошад. въ часъ.

Въ заключеніе своего рапорта коммисія предлагаетъ, въ 16 пунктахъ по соглашеніи съ Г. Дю-Трамблеемъ, нѣкоторыя измѣненія, ведущія къ болѣе удобному устройству машинъ, и мѣры предосторожности для болѣе безопаснаго употребленія эфира.

Наконецъ коммисія, вполнѣ сознавая важность этого изобрѣтенія, какъ въ ученомъ такъ и промышленномъ отношеніяхъ, ходатайствуетъ, согласно съ представленіемъ Ліонскаго комитета выставки, о награжденіи Г. Дю-Трамблея крестомъ почетнаго Легіона.

И. Семеновъ.

═

Объ устройствѣ пловучихъ маяковъ и бакеновъ.—Въ нынѣшній вѣкъ изобрѣтеній и усовершенствованій, настоящее устройство пловучихъ маяковъ нетолько оказывается устарелымъ, но и крайне-неудобнымъ. Предметъ этотъ до такой степени важенъ что давно бы слѣдовало обратить на него вниманіе; безопасное и скорое плаваніе кораблей весьма много зависитъ отъ этой неподвижной флотиліи.

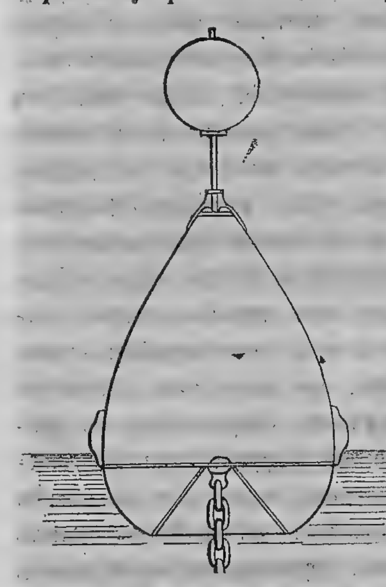
Пловучіе маяки имѣютъ конструкцію обыкновенныхъ парусныхъ судовъ, на томъ основаніи, что если эта форма постройки позволяетъ судну скользить по водѣ безъ сильнаго сопротивленія, то она же позволитъ и водѣ свободно скользить по кораблю. Но это составляетъ только часть тѣхъ условій, съ соблюденіемъ которыхъ можно достигнуть желаемой цѣли. Если принять въ соображеніе обстоятельство, что пловучее тѣло для сохраненія своей неподвижности должно прибѣгать къ якорю,—то выше-приведенное условіе окажется неполнымъ.

Замѣтимъ прежде всего, въ какихъ отношеніяхъ нынѣшнюю постройку пловучихъ маяковъ должно считать невыгодной. Извѣстно, что образъ постройки корабля во всѣхъ отношеніяхъ превосходно соотвѣтствуетъ своему назначенію;—несмотря на то, случается, что корабль въ 700 тонновъ, хотя и удерживается цѣпью въ $1^1/_2$ дюйма, (маячное судно имѣетъ неболѣе 170 тон.), но сила волненія бываетъ такова, что перерываетъ иногда самые тяжелые канаты. Допустивъ предположеніе, что море, не встрѣчая сопротивленія, бываетъ безвредно (примѣромъ чему служатъ бутылки, совершающія океанскія путешествія), ясно что громадная сила, дѣйствующая на разрывъ тяжелыхъ цѣпей, проистекаетъ отъ *самаго судна*, или, вѣрнѣе сказать, отъ конструкціи судна. Эта сила въ обыкновенную погоду можетъ быть безвредна, но когда море начнетъ бушевать, тогда она становится ощутительной, и въ нѣкоторыхъ случаяхъ невыносимой. Представимъ только, что напоръ вѣтра дѣйствуетъ на канатъ, при концѣ котораго находится судно въ нѣсколько сотъ тонновъ тяжести, и что въ тоже время волненіе со всею силою ударяетъ въ носовую часть этого судна, канатъ неминуемо долженъ лопнуть, ибо ничто неможетъ противустоять таковой силѣ.

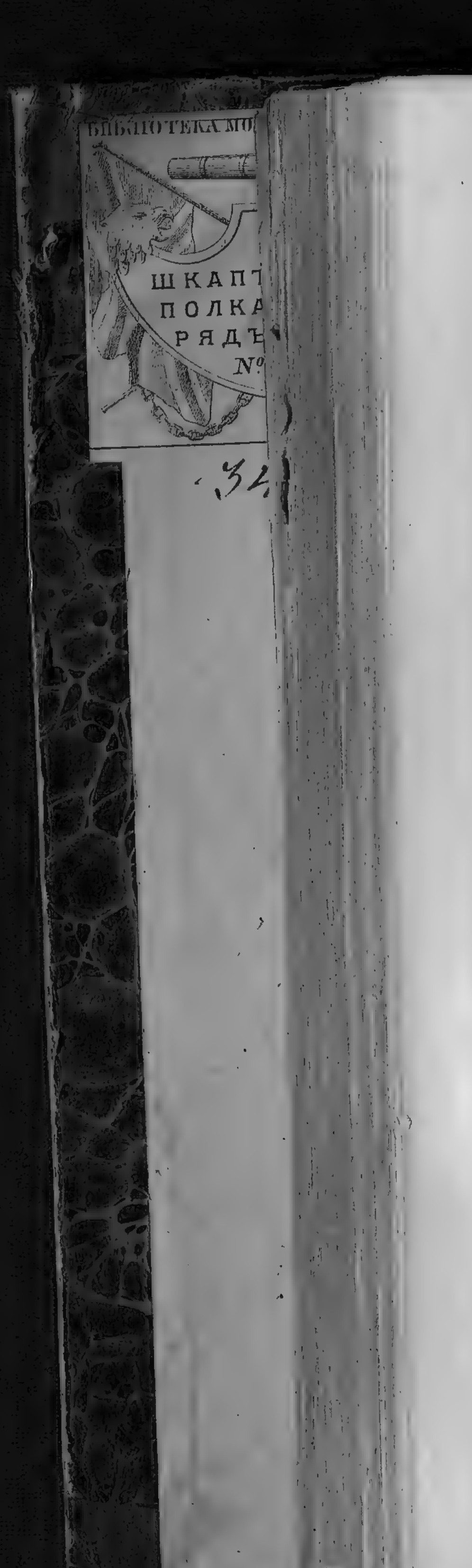
Тоже-самое можно сказать и въ отношеніи къ бакенамъ. Бакены имѣютъ тяжести неболѣе одного тонна; укрѣпляются на цѣпи въ $^7/_8$ дюйма (совершенно достаточной для удержанія судна въ 130 тонновъ груза); но несмотря на это, несмотря на небольшіе размѣры бакена, цѣпь обрывается довольно часто. Обыкновенно канатъ бакеновъ укрѣпляется въ нижней ихъ части, и нижняя часть бакеновъ различныхъ размѣровъ находится на различныхъ глубинахъ отъ горизонта воды;—но на какой бы глубинѣ ни находилась нижняя часть бакена—эта глубина составляетъ длину рычага, дѣйствующаго на канатъ и представляющаго волненію полную свободу выводитъ бакенъ изъ

вертикальнаго положенія. Уголъ наклоненія измѣняется съ силою напора воды и представляетъ наклонную плоскость для волненія, которое свободно *вбѣгаетъ* и дѣйствуетъ на верхнюю часть бакена,—а чрезъ это является для каната новая разрушительная сила. Въ сильную погоду эти соединенныя силы разрываютъ канатъ въ $^7/_8$ дюйма, на которомъ удерживается плавающее тѣло.

Изъ всего этого слѣдуетъ, что равное распредѣленіе и, по возможности, устраненіе силъ, дѣйствующихъ на канатъ и судно—должно считать за главную основу для прочной стоянки пловучихъ маяковъ и бакеновъ; и что до приступа къ усовершенствованію конструкціи плавающихъ тѣлъ, должно принять мѣры къ устраненію этихъ пагубныхъ вліяній.



Природа обыкновенно указываютъ путь, по которому можно достичь усовершенствованія всякаго предмета: Мы видимъ, что инженеры воспользовались формою рыбы и заимствовали отъ нее прекрасныя линіи для сооруженія самыхъ быстрыхъ парусныхъ судовъ; почему же въ настоящемъ случаѣ не воспользоваться формою, при которой въ природѣ плавающія тѣла сохраняютъ неподвижное положеніе. Обративъ вниманіе на формы листьевъ акватическихъ растеній, особенно на великолѣпныя листья—такъ называемаго *Victoria Regia,* лотуса и др., мы найдемъ что въ этихъ листьяхъ центръ плавающаго тѣла и центръ тяжести



совпадаютъ со средней вертикальной линiей. Изъ этого нетрудно вывести правило, по которому можно руководствоваться при сооруженiи пловучихъ маяковъ, бакеновъ и другихъ подобныхъ тѣлъ, которымъ предназначено сохранять на водѣ неподвижное положенiе. Въ кругообразномъ плавающемъ тѣлѣ, дно его всегда находится ниже горизонта воды; слѣдовательно, если оно будетъ имѣть коническую пустоту и если канатъ будетъ прикрѣпленъ къ вершинѣ пустаго конуса, плавающее тѣло сохранитъ неподвижное положенiе, и тѣмъ вѣрнѣе если канатъ прикрѣпленъ будетъ къ центру пловучаго тѣла и къ центру тяжести—совпадающимъ на средней вертикальной линiи. При надлежащемъ распредѣленiи строительныхъ матерiаловъ, можно достичь этого безъ всякаго затрудненiя, и тогда пловучiй маякъ, или бакенъ при самой жестокой непогодѣ будутъ держаться на водѣ неподвергаясь влiянiю разрушительныхъ силъ.

Пловучiе судно предлагаемой конструкцiи должно имѣть отъ 30 до 40 футовъ въ дiаметрѣ. Такiя размѣренiя съ перваго взгляда представляютъ гораздо бо̀льшую плоскость для дѣйствiя вѣтра и волненiя, нежели размѣры судна, имѣющаго 20 футовъ ширины и 80 футовъ длины, но на самомъ дѣлѣ оказывается со всѣмъ противное. Не всегда случается что судно стоитъ по вѣтру; въ тѣхъ мѣстахъ гдѣ есть теченiе—вѣтръ часто дуетъ на крамболу или косвенно на весь бортъ корабля;—чрезъ это являются двѣ борющiяся силы, изъ коихъ одна дѣйствуетъ тѣмъ сильнѣе, чѣмъ болѣе встрѣчаетъ сопротивленiя въ другой,—и разумѣется все дѣйствiе той и другой силы обращается на канатъ. Въ кругломъ пловучемъ суднѣ этого не можетъ случиться, вѣтеръ и теченiе, дѣйствуя съ противуположныхъ сторонъ, не произведутъ соединенiя двухъ противуборствующихъ силъ. При крѣпкомъ вѣтрѣ только извѣстная часть силы будетъ дѣйствовать на канатъ; при сильномъ волненiи судно станетъ подниматься, и единственный напоръ отъ дѣйствiя моря, которо-

му канатъ долженъ подвергаться, будетъ весьма незначителенъ; онъ будетъ зависѣть отъ одного только подъема волны, не подвергаясь внезапнымъ сотрясеніямъ.

При такой конструкціи судно не можетъ подвергаться также сильному ударенію волны. Прикрѣпленное за центръ своей тяжести, и имѣя массу воды въ конической пустотѣ дна, оно будетъ свободно плавать на волнахъ, не представляя имъ сопротивленія, и слѣдовательно, не претерпѣвая ударовъ отъ нихъ, словомъ, не волны будутъ перекатываться черезъ судно, но судно черезъ волны.

Все, что сказано было въ пользу пловучаго судна, имѣющаго 30 футовъ въ діаметрѣ,—оказалось, весьма удовлетворительнымъ на практикѣ при употребленіи бакеновъ, 6-ти футовъ въ діаметрѣ. На приложенномъ чертежѣ представлено вертикальное сѣченіе одного изъ такихъ бакеновъ, сдѣланныхъ изъ желѣза. Изъ этого чертежа видно, что теченіе не можетъ вывести бакенъ изъ вертикальнаго положенія;—съ какой-бы силой оно нидѣйствовало на который-либо бокъ бакена, ему тотчасъ же представляется противудѣйствующая сила отъ напора того же теченія на противуположную сторону конической пустоты въ днѣ бакена. (изъ *Nautical Magazine*).

В. Бутузовъ.

═

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

Икона Пресвятыя Богородицы Одигитріи. Во время Наваринскаго сраженія, въ дыму пушечныхъ выстрѣловъ съ корабля *Гангутъ* примѣтили на водѣ подлѣ самаго судна за кормою тихо плывшую икону?! Понятно всякому Русскому желаніе пріобрѣсти подобную находку, тѣмъ болѣе въ такую ми-

нуту и при такихъ обстоятельствахъ... По приказанію капитана Икона была немедленно поднята на корабль и съ той минуты по нынѣ находится въ томъ же 2-мъ экипажѣ, сопутствуя ему и въ морскихъ его походахъ и на берегу. Икона эта есть писанный на деревѣ образъ *Пресвятыя Богородицы Одигитріи*, стариннаго греческаго письма. Въ настоящее время находится на кораблѣ *Красный* (2-го флотскаго экипажа); украшена серебряною ризою съ золотымъ вѣнцомъ и подписью, церковными буквами, на золотой доскѣ: «сей Образъ въ самое сраженіе съ Турецкимъ и Египетскимъ флотами при Наваринѣ, примѣченъ былъ на водѣ и взятъ на корабль Гангутъ, бывшій подъ командою капитана Авинова, 1827 года, октября 8-го дня, усердіемъ господъ-офицеровъ и служителей корабля Гангутъ.»

— ***Англо-Голландскія силы при бомбардированіи Алжира въ 1816-мъ году, подъ начальствомъ лорда Эксмута.***

Англійская эскадра:

Корабль 108 пуш.	1.
Корабль 104 пуш.	1.
Кораблей 74 пуш.	3.
Корабль 50 пуш.	1.
Фрегатовъ 40 пуш.	2.
Фрегатовъ 36 пуш.	2.
Бриговъ 16 пуш.	3.
Бриговъ 10 пуш.	2.
Шкуна	1.
Бомбардирскихъ судовъ.	4.
	20.

Голландская эскадра:

Фрегатовъ 36 пуш.	5.
Корветъ 24 пуш.	1.
	6.

Всего 26 судовъ.

— *Французскія морскія силы при взятіи Алжира въ 1830-мъ году, подъ начальствомъ адмирала Дюперре.*

Кораблей въ полномъ вооруженіи.	3.
——— съ фальшив. воор. (*armés en flute*). . . .	8.
——— съ снятыми верхн. деками (*rasés*).	3.
Фрегатовъ 1-го ранга.	5.
——— 2-го ранга.	6.
——— 3-го ранга.	3.
——— съ фальшив. вооруженіемъ.	7.
Корветовъ.	7.
Бриговъ (20-ти пуш.).	14.
———(16-ти пуш.).	10.
Кононирскій бригъ. (*cannonière-brig*).	1.
Военныхъ транспортовъ.	7.
Габаровъ.	9.
Бомбардирскихъ судовъ.	8.
Пароходовъ.	7.
Шкунъ.	2.
Транспортъ.	1.
Балансель (*balancelle*).	1.
	102.

Фрахтованныхъ купеческихъ судовъ французскихъ и иностранныхъ, для перевоза войскъ, лошадей, амуниціи, снарядовъ, провизіи и пр. было 488, слѣдовательно всѣхъ судовъ, военныхъ и купеческихъ: 590.

— *Поговорка моряковъ изъ Сенъ-Мало.* Неустрашимые моряки города Сенъ-Мало такъ славились своею храбростью и отвагой, что Голландцы—эти знаменитые метельщики морей—никогда не подымали предъ ними метлу на флагштокѣ, какъ то дѣлали при встрѣчѣ съ Англичанами. Потому и французскіе моряки, завидѣвъ на горизонтѣ судно и приготовляясь къ абордажу, говорили: «Если оно англійское, то мы *его поборимъ*, еслижъ голландское, то мы *съ нимъ поборимся!*»



— Краткій отчетъ о фрактовыхъ сборахъ, вырученныхъ пароходами, состоящими въ вѣдѣніи Экспедиціи Пароходнаго Сообщенія въ Одессѣ: за перевозъ пассажировъ, ихъ пожитковъ, товаровъ, посылокъ и почтовой Константинопольской корреспонденціи въ 1853 году.

	пассажировъ.	фрактъ съ нихъ.	фрактъ за товары, посылки и корреспон.
1.) По Константинопольскому сообщенію, между Одессою и Константинополемъ. . . .	818.	8,768 р. 20 к.	57,503 р. 64 к.
2.) По Днѣстровской переправѣ, между Овидіополемъ и Аккерманомъ.	24,123.	5,341 р. 05 к.	14,207 р. 31 к.
3.) и 4.) По сообщенію между Одессою, Николаевомъ; Очаковымъ и Херсономъ и взаимно сихъ портовъ между собою.	11,688.	24,609 р. 85 к.	3,735 р. 05 к.
5.) По Азовскому сообщенію: между Керчью, Бердянскомъ, Маріополемъ Ейскомъ, Таганрогомъ, и взаимно сихъ портовъ между собою, а также между Одессою и Керчью. . .	1,638.	6,220 р. 36 к.	1,079 р. 12 к.
6.) По сообщенію между Дунайскими портами: между Одессою,			

Сулиномъ, Измаиломъ, Ренни, Галацомъ и взаимно сихъ портовъ между собою.	726.	4,855 р. 95 к.	9,376 р. 14 к.
7.) По сообщенію между Крымскими портами и портами Черноморской береговой линіи: между Одессою, Евпаторіею, Севастополемъ, Ялтою, Өеодосіею, Керчью, Геленеджикомъ, Новороссійскомъ, Сухумъ-Кале, Редутъ-Кале, и взаимно сихъ портовъ между собою.	6,619.	35,312 р. 85 к.	16,448р. 54к.

Весь фрактовой сборъ въ 1853 году составлялъ 99,955 р. 53½ к. сер.

Фрактовой сборъ за 1853 годъ оказался меньше фрактоваго сбора за 1852 годъ на 15, 321 р. 93 к. (*Изъ отчета члена Экспедиціи Пароходнаго Сообщенія К. 1 р. Швенднера.*)

— Кронштадская морская библіотека. Изъ отчета этой библіотеки за 1853 г. видно, что съ 1832 по 1854 годъ она пріобрѣла 8,585 изданій (15,553 тома) на русскомъ языкѣ и 4,690 изданій (7.288 томовъ) на иностранныхъ языкахъ; всего на сумму 53,957 руб. 24½ к. сер.; выписывая въ то же время въ числѣ разныхъ періодическихъ изданій, почти всѣ газеты и журналы на русскомъ и Иностранныхъ языкахъ.

— Къ нынѣшней книжкѣ Морскаго Сборника прилагаются рисунки бывшихъ въ Синопскомъ дѣлѣ кораблей *Ростиславъ* и *Три Святителя.*



ОПЕЧАТКИ

№ 1-го Морскаго Сборника.

Въ Учено-Литературной части

	напечатано:	читай:
— 37 строка 12-я сн.	надъ	подъ
— 38 — — 21-я св.	не	же
— 39 — — 2-я св.	двери	дыры
— 47 — — 12-я св.	постановленiямъ	наставленiямъ
— 51 — — 14-я св.	опрятности;	опрятности въ суднѣ;
— 52 — — 6-я св.	добрый	бодрый
— 58 — 2 и 3-я сн.	парусныхъ	парусинныхъ
— 59 — — 13-я сн.	вставить	вложить
— 61 — — 11-я св.	13	14
— 66 — — 9-я св.	подъ	надъ

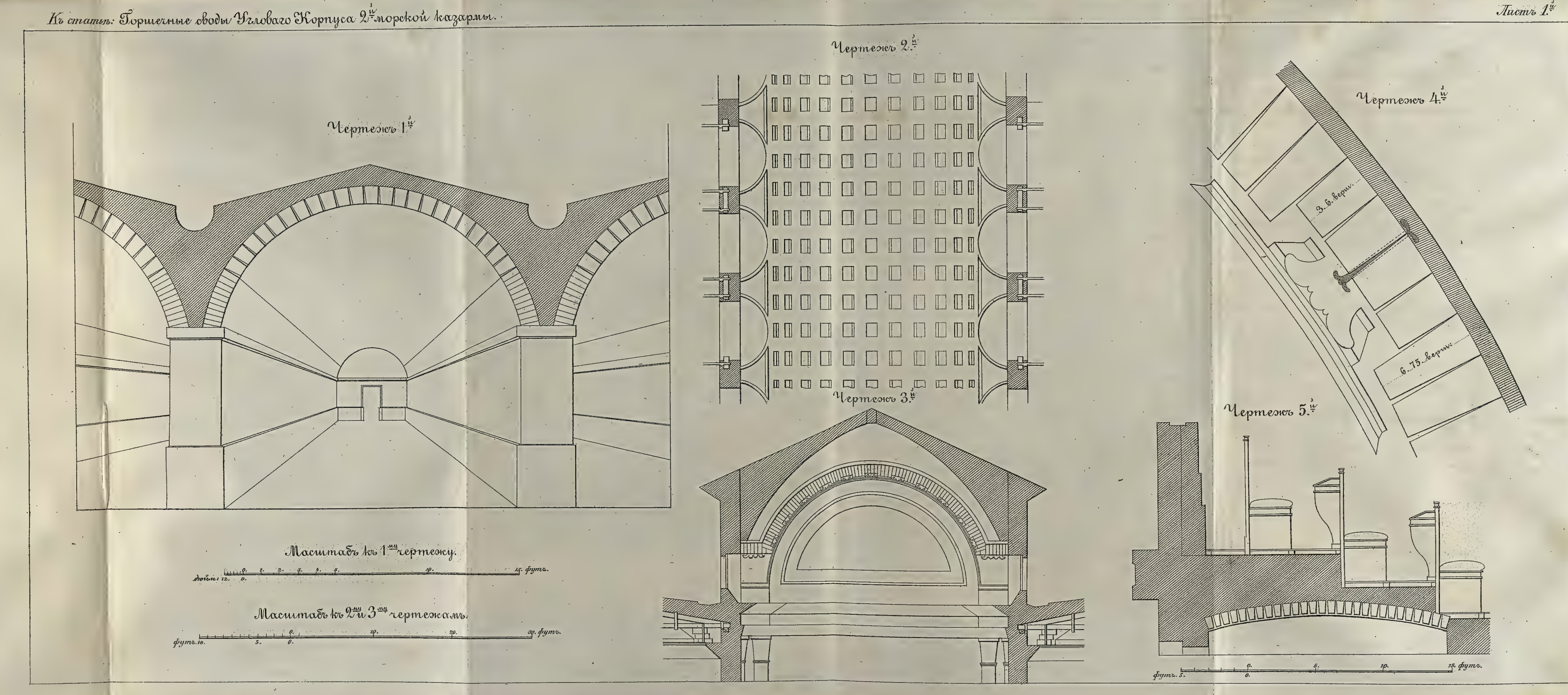
№ 2-го Морскаго Сборника.

Въ Учено-Литературной Части:

стр. 149 строка 1-я сн.	похожаго	похожимъ
стр. 193 строка 17-я св.	(форфуръ)	(форфутъ)

═

Удостоено Морскимъ Ученымъ Комитетомъ
Предсѣдатель Адмиралъ *Рикордъ*.


Чертежъ 1й
Чертежъ 2й
Чертежъ 3й
Чертежъ 4й
3. 6. верш.
6. 75. верш.
Чертежъ 5й
Масштабъ къ 1му чертежу.
дюйм. 12. 0. 1. 2. 3. 4. 5. 10. 15. футъ.
Масштабъ къ 2му и 3му чертежамъ.
футъ. 10. 5. 0. 10. 20. 30. футъ.
футъ. 5. 0. 5. 10. 15. футъ.

Чертежъ 6й

Разрѣзъ по линіи № 1й

футъ 10. 5. 0 10. 20. 30 футъ.

1я Пробная Горшечная арка.
Профиль.

пролетъ 23 фута 9½ дюйм.

радіусъ 26 футъ.

Планъ.

2я Пробная Горшечная арка.
Профиль.

пролетъ 23 фута 9½ дюйм.

радіусъ 21 футъ.

Планъ.

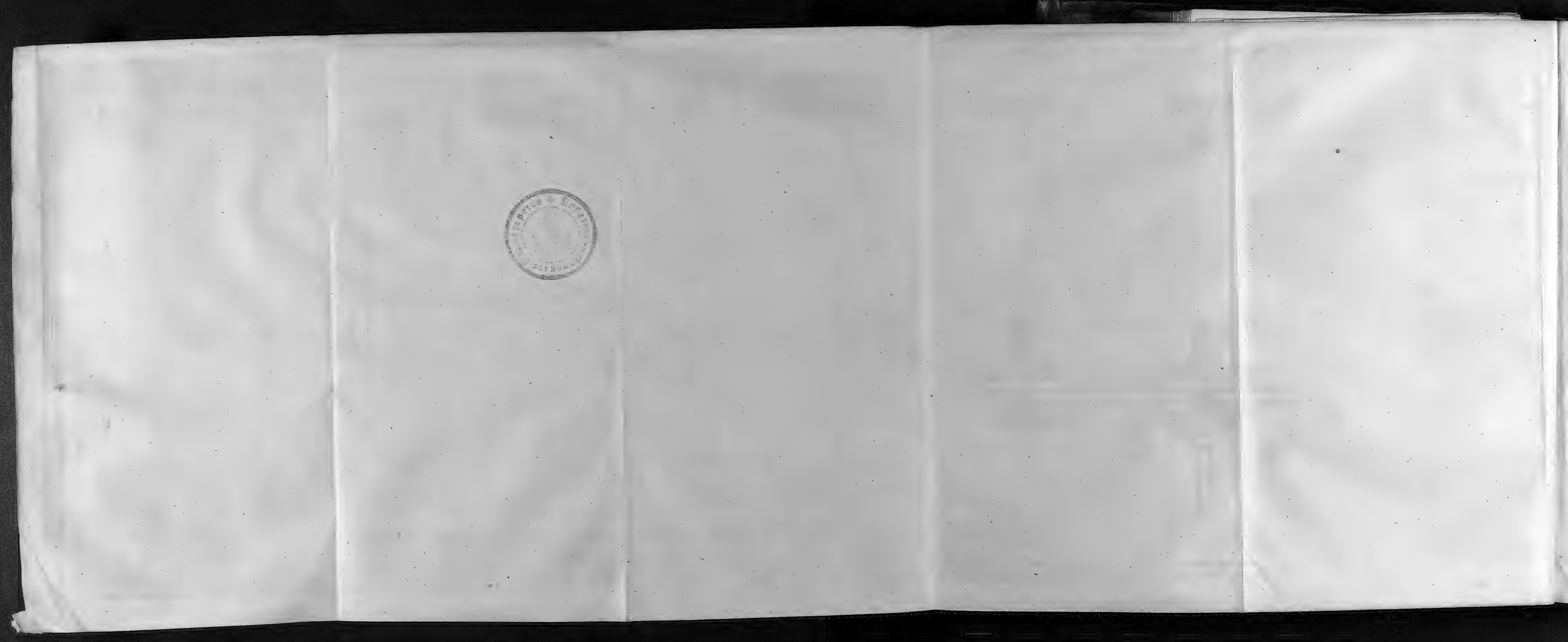
3я Пробная Горшечная арка.
Профиль.

пролетъ 28 футъ.

радіусъ 26½ футъ.

Планъ.

дюйм. 12. 0 1 2 3 4 5 10 15 20 футъ.



Планъ Угловаго Корпуса 2ой морской казармы.

0. 5. 10. саженъ.

Фасадъ крыльевъ Угловаго Корпуса 2ой м. казармы.

футъ 7. 0. 1. 2. 3. 4. 5 саженъ.

Чертежъ 7ой

Часть плана Угловаго Корпуса 2ой морской казармы.

№ 2ой

футъ 10. 5. 0. 10. 20. 30 футъ.

Чертежъ 8ой

Разрѣзъ по линіи №1ой

пролетъ 25 футъ.

a. b.

радіусъ 30 футъ 10 дюйм.

радіусъ 11 футъ 2 дюйм.

радіусъ 16 футъ 8¾ дюйм.

дюйм. 12. 0. 0. 1. 2. 3. 4. 5. 10. 15. 20. футъ

Разрѣзъ по линіи № 2^й^

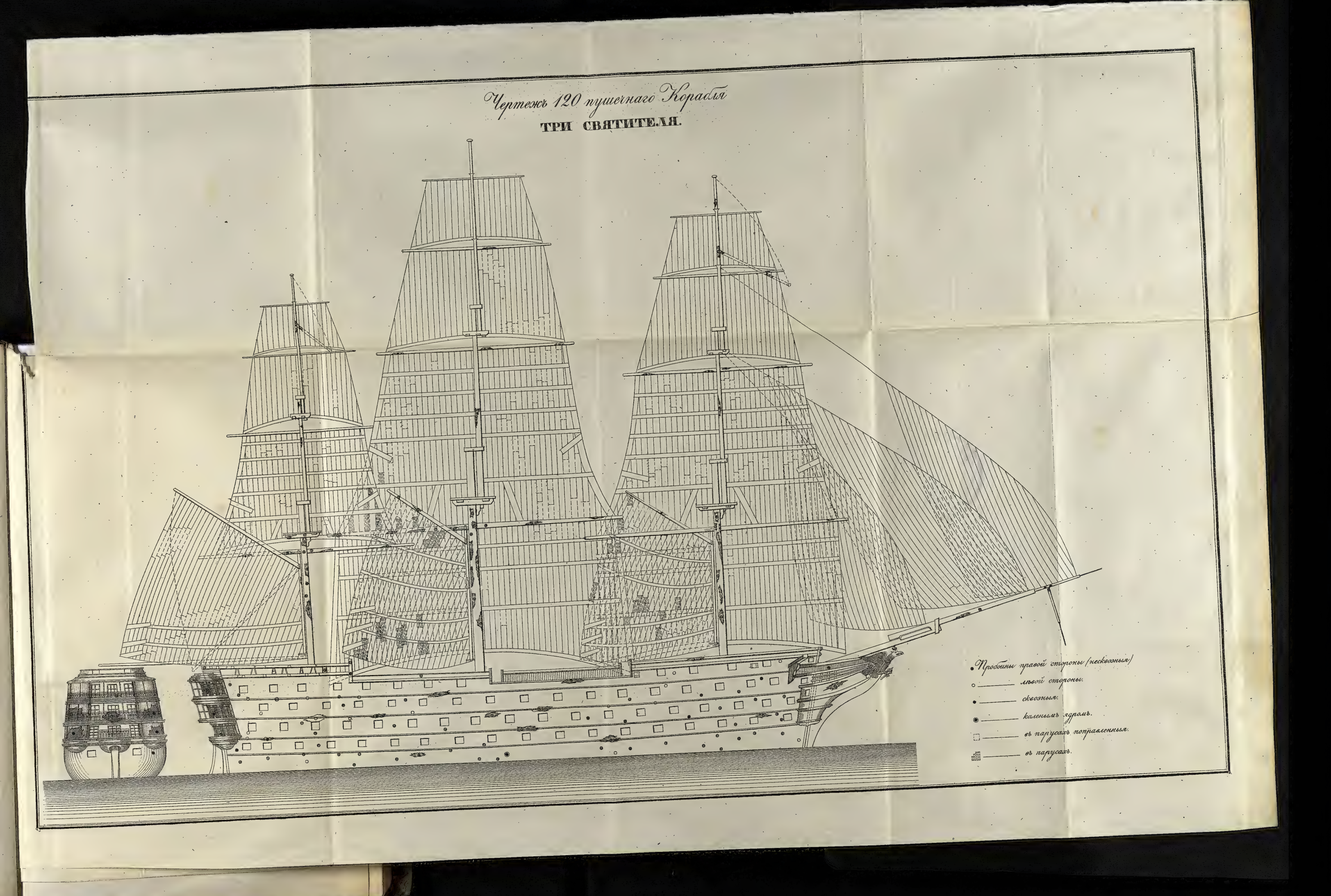
Чертежъ 11ᵒʼ

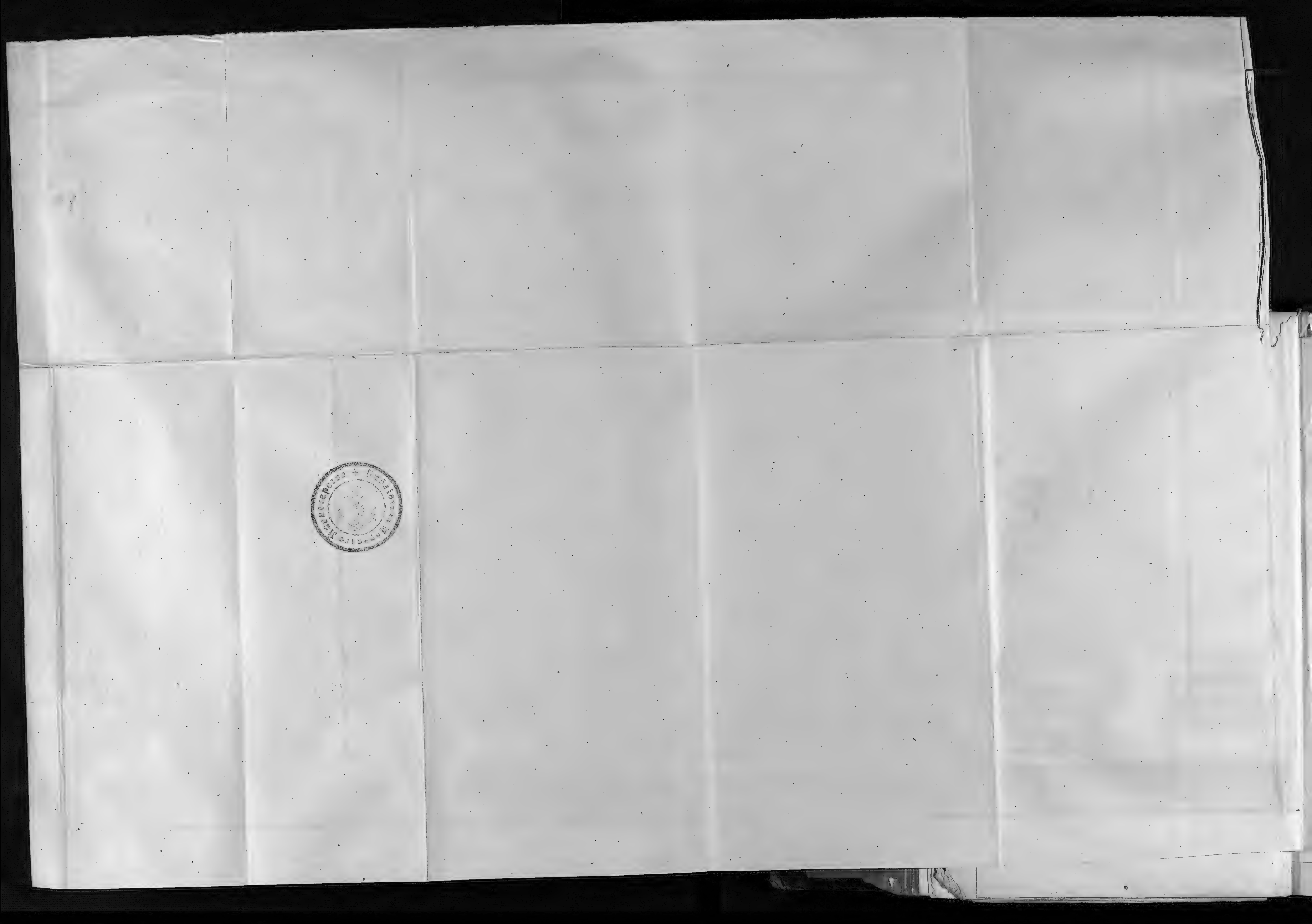
Разрѣзъ по линіи № 3ᵒʼ

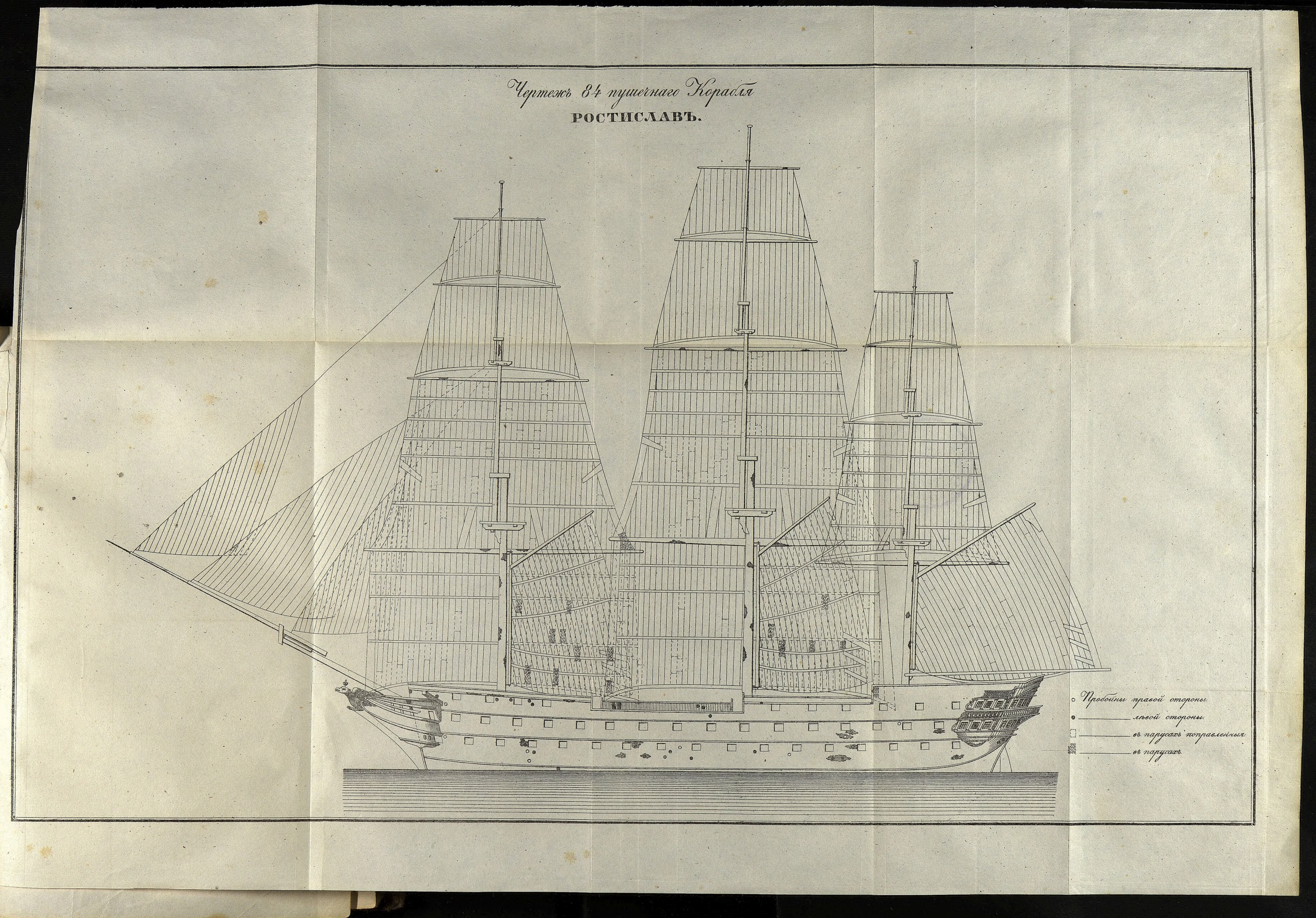
Фасадъ передней части Угловаго Корпуса 2ᵒʼ морской казармы.

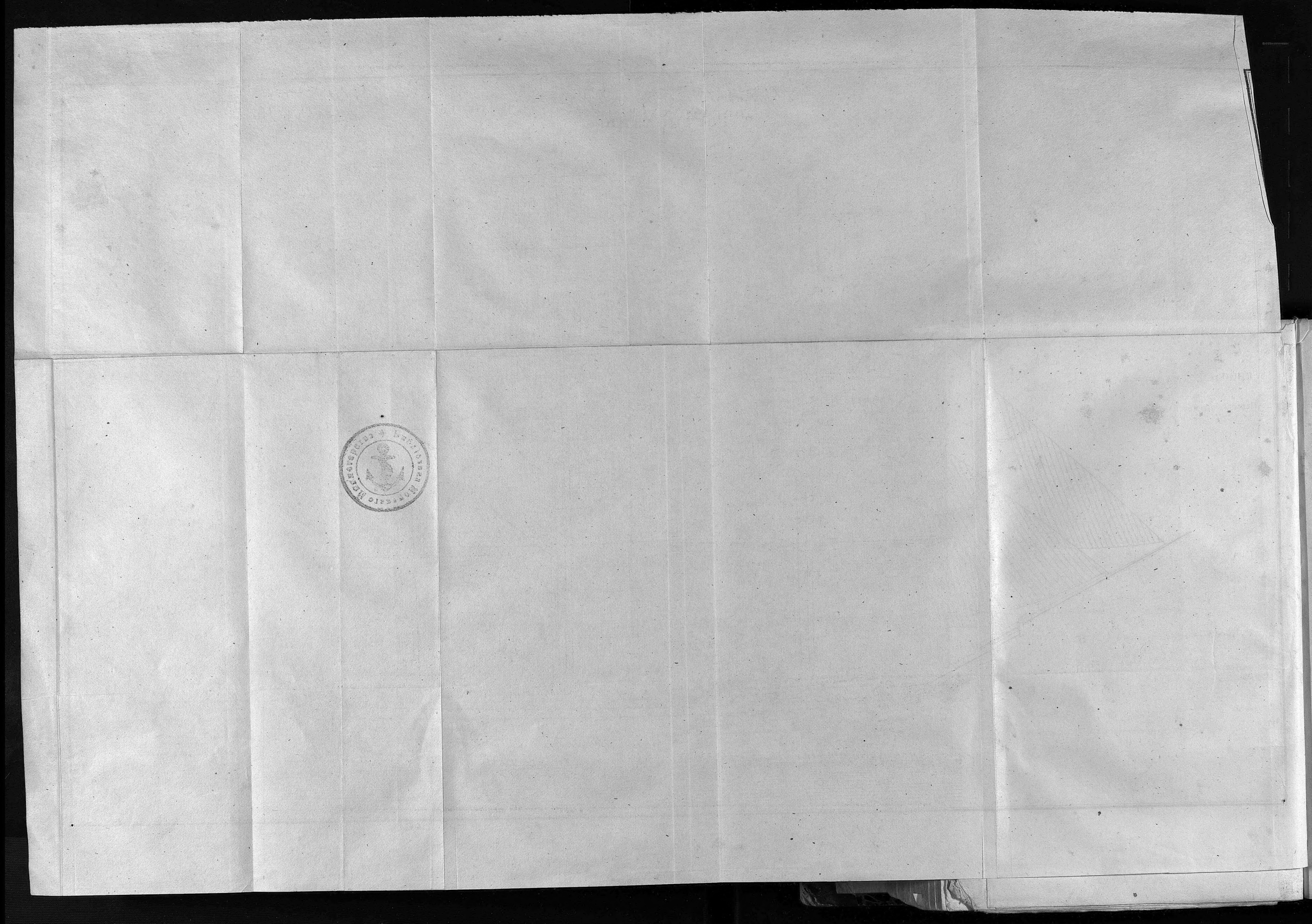
Планъ полукруглой комнаты Угловаго Корпуса 2ᵒʼ морской казармы.

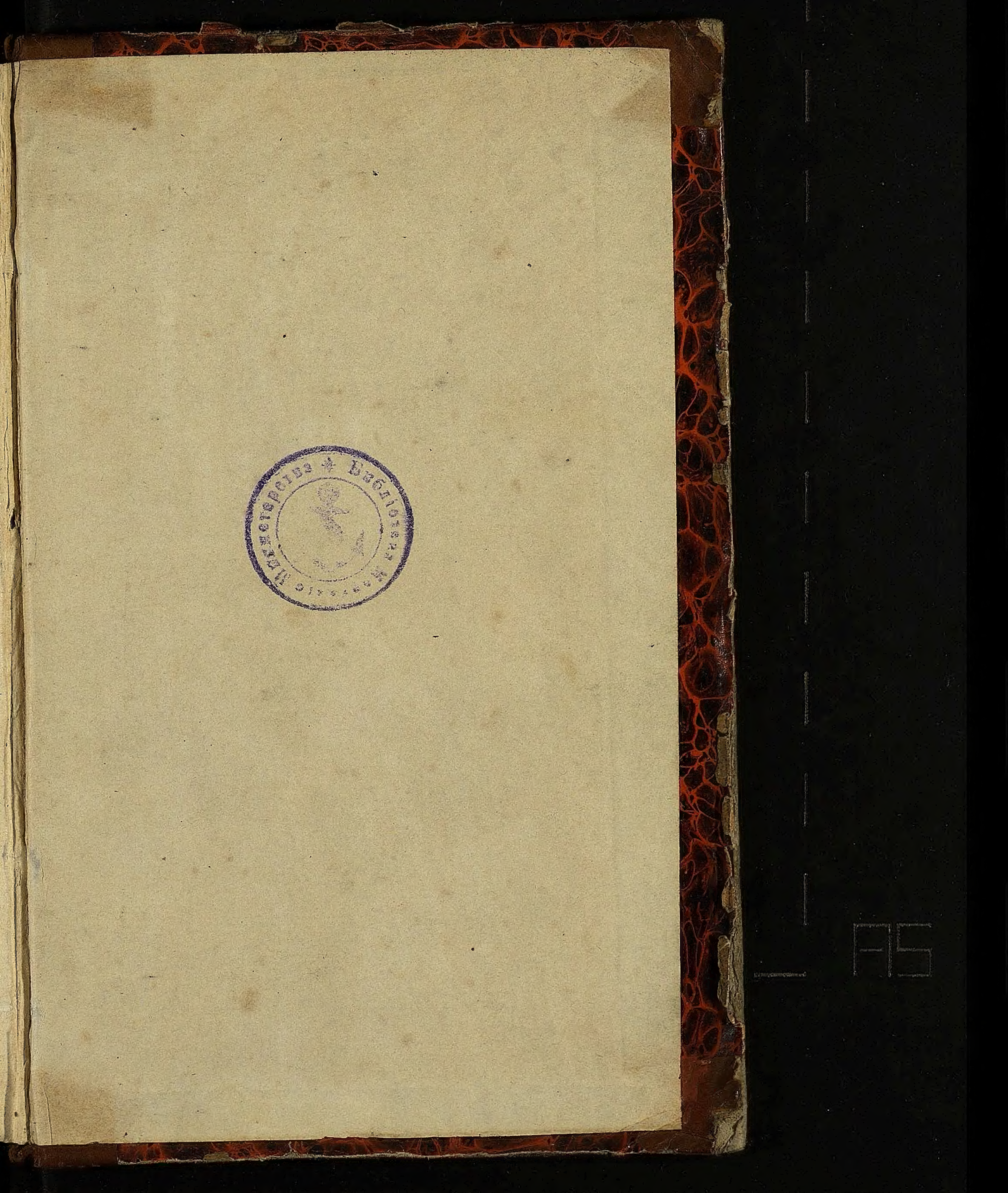
Чертежъ 12ᵒʼ


Чертежъ 120 пушечнаго Корабля
ТРИ СВЯТИТЕЛЯ.
Пробоины правой стороны (несквозныя)
_____ лѣвой стороны.
_____ сквозныя.
_____ каленымъ ядромъ.
_____ въ парусахъ поправленныя.
_____ въ парусахъ.




Чертежъ 84 пушечнаго Корабля
РОСТИСЛАВЪ.
Пробоины правой стороны.
лѣвой стороны.
въ парусахъ поправленныя.
въ парусахъ.




Инженеровъ ✱ Библіотека

